

**OSTROVY
OSTRAVY**

OBYDLENÉ MĚSTO - HALDA HRABŮVKA

autor

Bc. LUCIE ZÁDRAPOVÁ

ročník

2. ročník MSP

vedoucí práce

prof. Ing. arch. IVAN KOLEČEK

Ing. arch. RADEK TOMAN, Ph.D

MgA. Ing. arch. VOJTĚCH JEMELKA



VODÍKOVÉ MĚSTO

Tento projekt se zabývá možnostmi výstavby na ostravské haldě Hrabůvce. V zadání bylo uvažováno o výstavbě tzv. vodíkového města - čtvrti, která je zásobovaná pouze energií z vodíku. Ačkoliv si uvědomuji potenciál této technologie, do následujícího projektu nebyla nijak zásadně zahrnuta. Ať už by tedy tato čtvrť měla být poháněna vodíkem či ne, v první řadě by měli být její obyvatelé a ne technologie, ať už jakkoliv užitečná. Využití vodíku se ale také vůbec nevylučuje, pouze by nás neměl zaslepit její marketingový lesk na úkor kvality prostředí, ve kterém se bude nacházet.

ODSTAVCE K OSTRAVĚ

Ostrava má ve svém znaku tři vykřičníky. Z nějakého důvodu mi přijde důležité tohle zmínit hned na začátku. Hodně toho o ní totiž vypovídají. Jeden by byl málo, Ostrava totiž taky není jen jedno město. Ostrava je koexistence, souměstí, souostroví. Jen místo oceánu jsou to plochy nikoho - dálnic a železnic a neprůhledné zeleně.

Stejně jako vykřičníky v logu je Ostrava jaksi abstraktní, musíte po její duši pátrat, hluboko v uhelných šachtách a za hradbami vysokých pecí.

Celé město působí jaksi cynicky. Pragmaticky se tady kdysi upřednostnilo blahopřemyslu před blahem lidí. Ostrava má měřítko stroje, důlní věže, haldy...

Hledání krásy v takovém dědictví může proto vypadat trochu zoufale a za-
hořkle.

Je krása Ostravy oxymorón?

Jakoby se tady odehrávalo spoustu věcí vertikálně. Výtahy do dolů, vysoké pece, nadjezdy, mimoúrovňové křižovatky, mosty, haldy materiálů vytěženého v hlubinách.

Ostrava je děravá, fyzicky i duševně. Potřebuje spojit?

Ostrava je výkřik. Měla by se ale znova stát

**...zvolací větou !
...souvětím !
...příběhem !**



HISTORIE HALDY HRABŮVKY

Halda byla založena v roce 1890 na místě polností a zahrad vesnice Hrabová. Původně se na jejím území nacházelo i několik meandrů řeky Ostravice. Halda byla zřízena na ukládání odpadů a odvalování důlní hlušiny z dolu Jeremenko (původně Louis).

Ve čtyřicátých letech vznikl dokonce návrh na výstavbu dělnické kolonie na haldě ale nakonec nebyl zrealizován. Od padesátých let sloužila halda jako ukládací plocha pro Vítkovické železárny.

V šedesátých letech byla na haldě zřízena panelárna na výrobu betonových panelů pro sídliště.

Halda byla v provozu do roku 2014 a od následujícího roku probíhalo hašení a rekultivace. Byla vybudována vodní plocha k zamezení přístupu vzduchu do podloží, navedena ornice, provedeny terénní úpravy a nová výsadba.



50. léta



1966

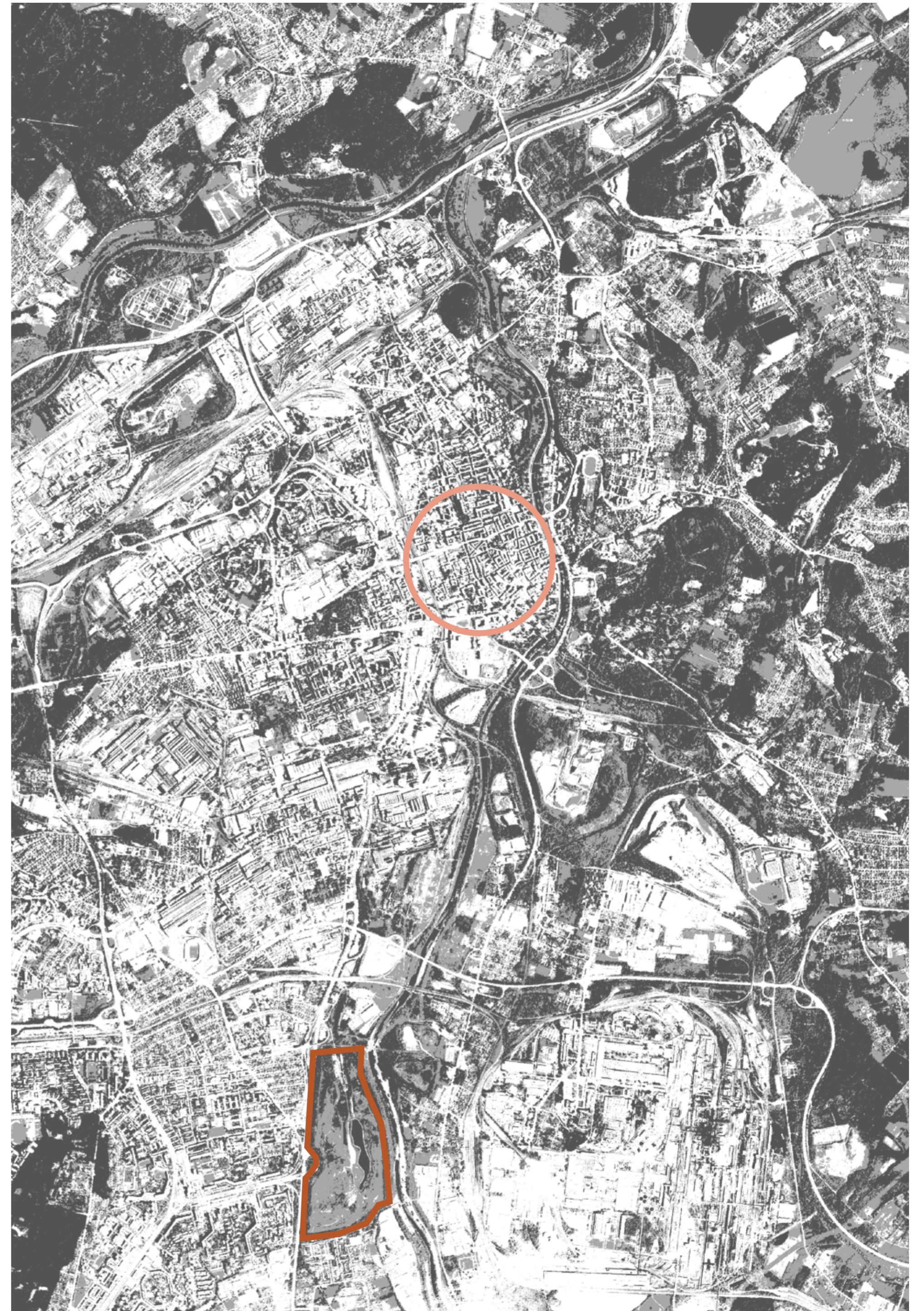


2011

SOUČASNOST HALDY HRABŮVKY

Halda se rozkláda na 97 hektarech v katastrálním území Ostrava Hrabůvka. Je vzdálená cca 5 km od historického centra města, autem z centra je to 7 minut cesty. Je ohraničena ze západu ul. Místeckou a z východu řekou Ostravicí. Pod jejími jižními svahy se nachází čtvrť Šídlovec, obytná kolonie ze čtyřicátých let.

Momentálně je halda zrekultivovaná a stabilní. Je pokrytá náletovými rostlinami, na svazích se nachází i vzrostlé stromy. Okolní obyvatelstvo momentálně využívá haldu k procházkám a venčení psů.



OSTROVY OSTRAVY

ÚVOD

Ostrava je slavné město průmyslu. Ten je do města všudypřítomně vepsán. Ať už stále fungujícími továrnami, plochami brownfieldů, či slunce zakrývajícím smogem. V dnešní době prochází významnými změnami a hledá svoji cestu dál.

BROWNFIELDY

V Ostravě se nachází brownfieldy různých charakterů.

1 | Původní průmyslové areály bez současného využití s opuštěnými či pouze částečně využívanými budovami.

2 | Haldy, odkaliště a skládky. Kusy krajiny znečištěné těžbou či výrobou, dnes často porostlé náletovou zelení. Tyto plochy bývají v různých stupních rekultivace

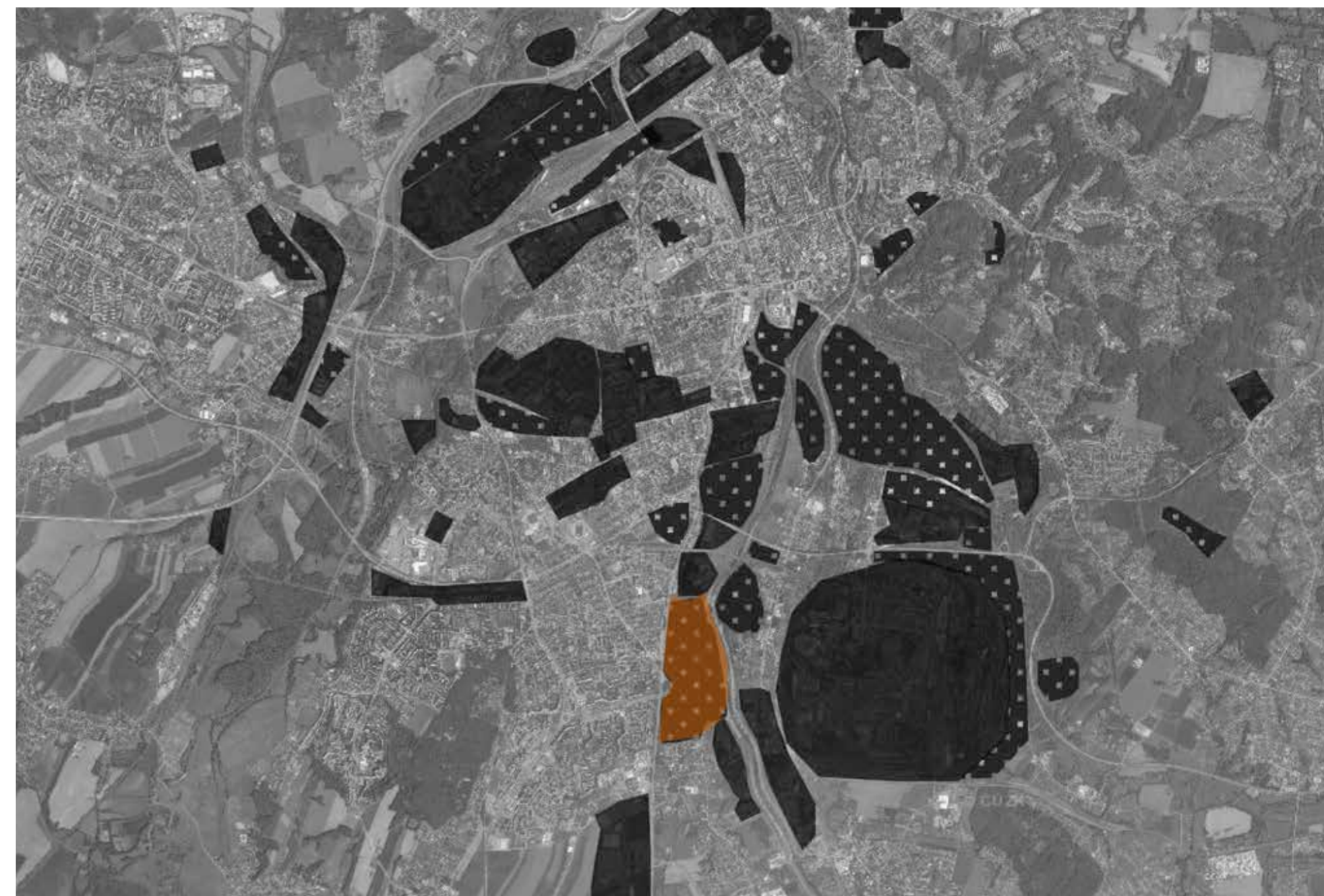
3 | Sociální brownfield. Jedná se o sociálně vyloučené lokality. Většina z nich vznikla z opuštěných dělnických kolonií.

Dnes mohou brownfieldy představovat rozvojové pozemky v blízkosti centra města, nejen pro novou výstavbu ale i pro zapojení do systému funkční městské zeleně.

SÍDLA

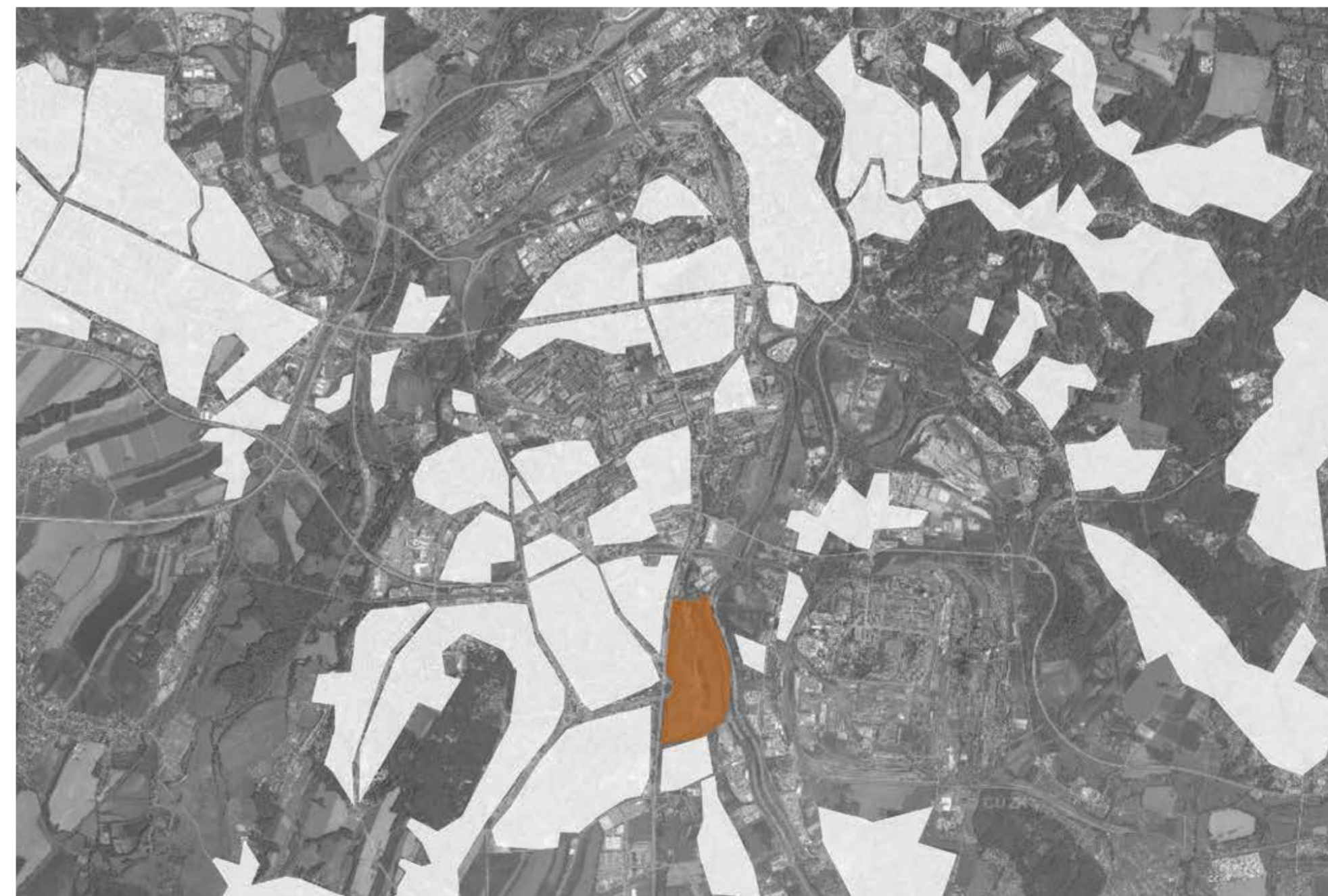
Ostrava není kontinuální město, sídelní celky jsou ucelené ale nenavazují na sebe, často je dělí těžko překonatelné dopravní koridory, plochy průmyslu a brownfieldů. Centrum zde nemá tak důležitou pozici a postupně dochází k jeho vysídlování.

Většina města má sídlištní podobu (Poruba, Hrabůvka,..). Zajímavostí jsou menší, původně dělnické, kolonie rozestě kolem průmyslových areálů. Tyto kolonie mají většinou svůj originální architektonický ráz. V průběhu historie byly vystavěny pro místní dělnické rodiny. Dnes často představují zajímavé a originální bydlení ve městě obklopené zelení. Ta je ale dnes často neudržovaná a nevyužitelná.



1 | průmyslové plochy a brownfieldy

2 | ucelené sídelní struktury

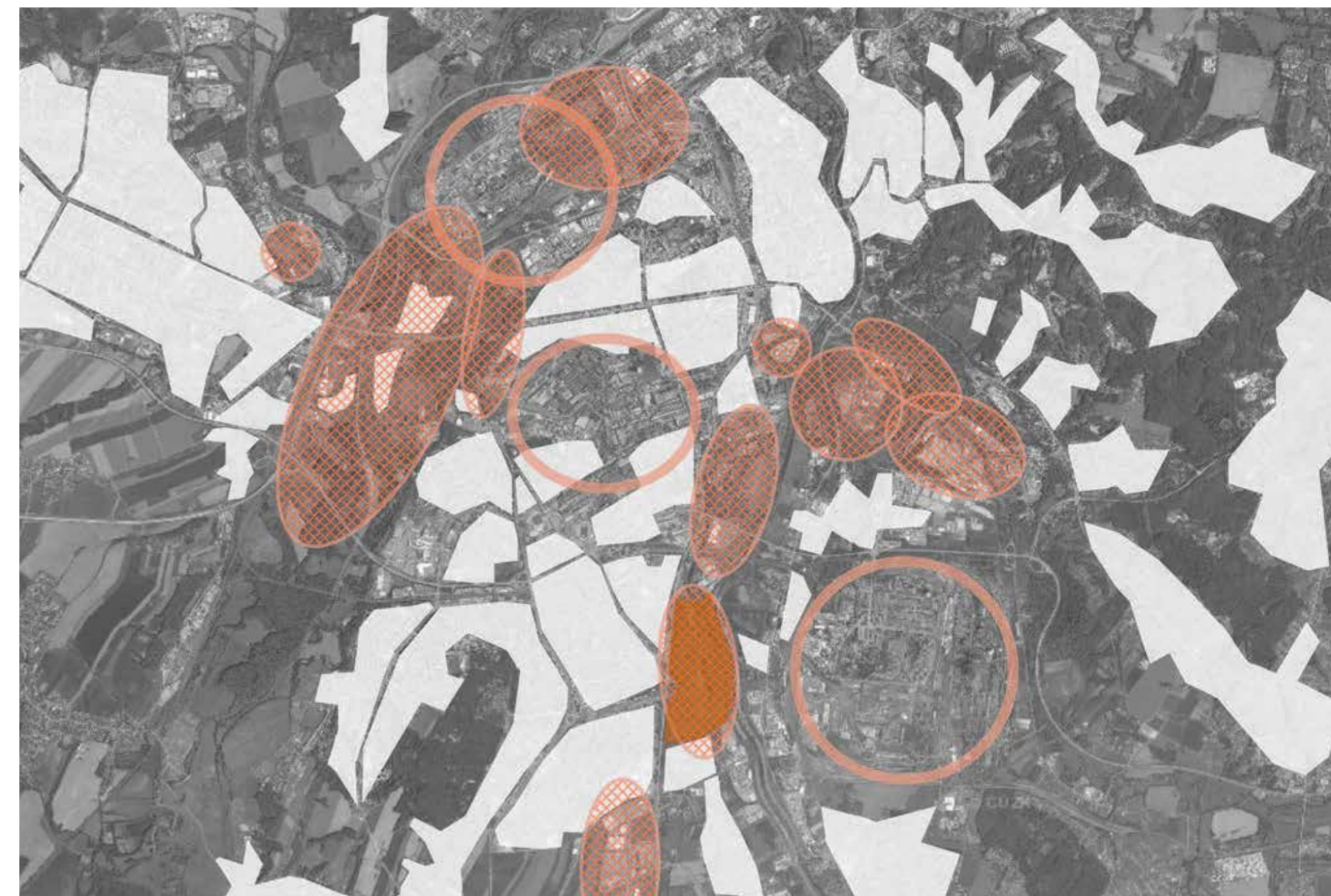


PROSTOROVÉ REZERVY

V brownfieldech a průmyslových areálech se do budoucna skrývají velké prostorové rezervy města. Mohou se znovu využít na nový typ průmyslu či konvertovat na jiný typ využití: bydlení, administrativa, komerce... Validní možností s nakládáním s brownfieldy je i jejich začlenění do systému městské zeleně.

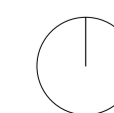
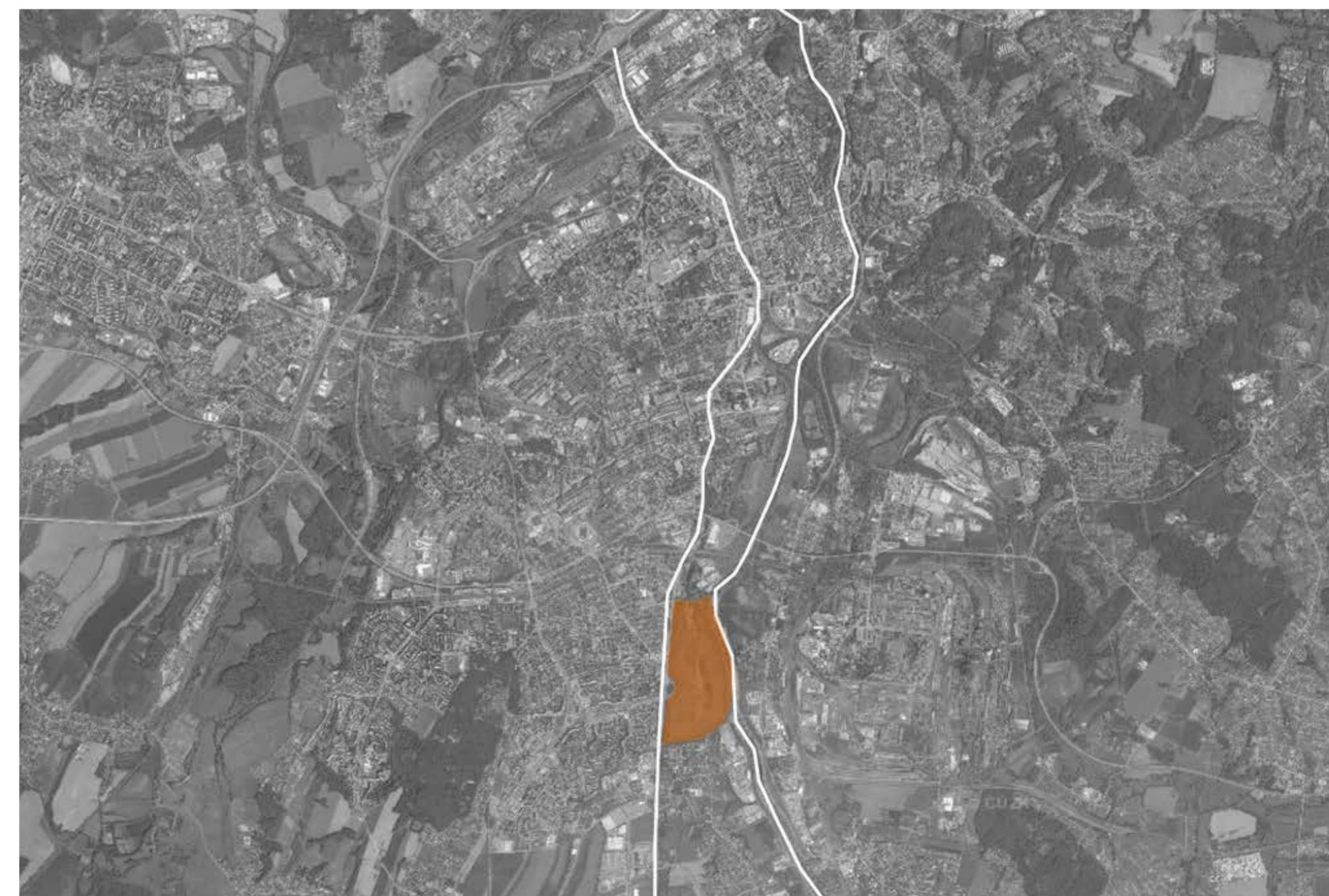
SEVEROJÍŽNÍ OSA

Ve velkém měřítku můžeme vidět, že halda je součástí severojižní osy města, definovaná ulicí Místeckou a řekou Ostravicí. Tyto dvě bariéry ohraničují významný pás rozvojových ploch a důležitých bodů města. Většina města je na tuto osu nějakým způsobem navázána. Osu vnímám jako systém dvou překrývajících se linií: ROZVOJOVÉ A ZELENÉ. Tyto linie jsou pro mě výchozím bodem ke konceptu mého návrhu.



3 | prostorové rezervy města - možné rozvojové plochy

4 | severojižní osa města



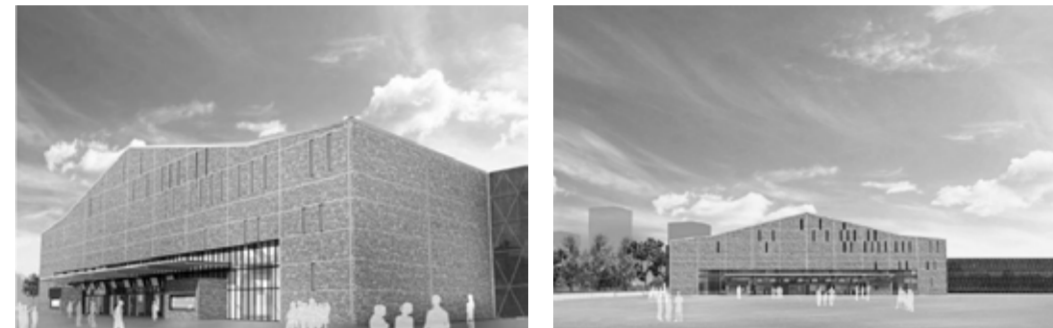
VYBRANÉ ROZVOJOVÉ PROJEKTY

1 Muzeum dopravy



Muzeum dopravy je naplánováno vybudovat v bývalém trojhalí skladišt u hl. nádraží (Ostrava-Přívov). Součástí projektu má být i nový veřejný prostor před nádražní budovou. Autorem návrhu jsou BWM Architekten.

2 Multifunkční sportovní hala



Nová hala vznikne rekonstrukcí bývalé haly pro autobusy na ulici U Stadionu/Sládkova. Bude doplněna přístavbou nového tréninkového centra se zázemím. Součástí by měly být nezávislá sportoviště pro volejbal, basketbal a florbal.

3 Ostravská jatka



Rekonstrukce budovy bývalých jatek a její rekonverze na galerijní a kulturní prostory. Budova se nachází hned vedle historického centra města u ul. Stodolní. Je možné předpokládat, že jatka se po dokončení stanou důležitým kulturním bodem regionálního významu. Autorem návrhu je polský architekt Robert Konieczny.

4 Koncertní sál



Návrh novostavby koncertního sálu při Domu kultury. Sál by měl sloužit jako domácí scéna Janáčkovy filharmonie. Autorem návrhu je arch. Steven Holl.

5 Moravskoslezská vědecká knihovna



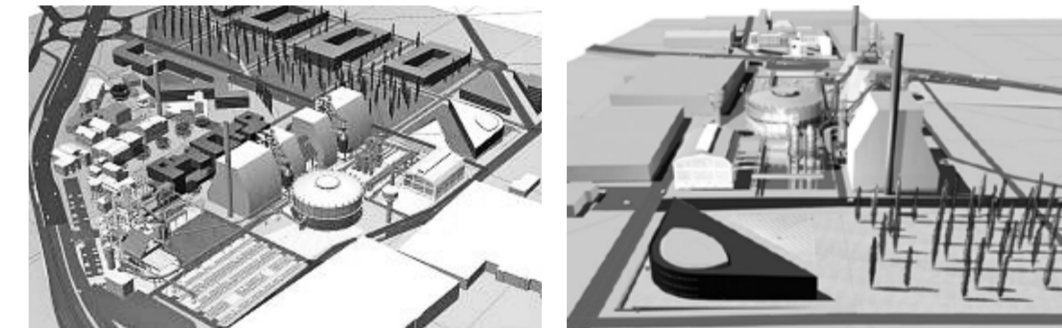
Budova má sloužit jako nové sídlo této instituce, ta teď sídlí v nevyhovujících prostorech Nové radnice. Návrh zpracovalo brněnské studio Kuba a Pilař architekti.

6 Ostrava tower



Je naplánovaná jako budoucí nejvyšší budova České republiky. Má obsahovat administrativní prostory, hotel, obchody i byty. Autorem návrhu je studio Chybík a Křištof.

7 Dolní Vítkovice



Pokračování postupné rekonstrukce oblasti Dolních Vítkovic podle plánů arch. Pleskota. Dostavba polyfunkčních budov, lávky přes Ostravici, ... Oblast je významná v nadregionálním měřítku.

8 Vítkovice



Jižní oblast vítkovického areálu je nyní brownfield. Developerská společnost zde plánuje vybudovat průmyslově-obchodní čtvrt.

METRO

Návrh metra vychází z úvahy zapojení haldy Hrabůvky to systému města, jelikož se severojižní osa ukazuje jako významná pro městský rozvoj, metro by tento rozvoj mohlo podpořit. Zároveň by spojilo spoustu důležitých bodů, sídel a rozvojových ploch. Těm pak má možnost nabídnout "nakopnutí", které potřebují. Mohlo by tak dojít k zefektivnění pohybu ve městě, zklidnění automobilové dopravy a tím také ke zkvalitnění životní úrovně ve městě. Metro je myšleno jako "vzdušné", bez podzemních částí.

0 MARIÁNSKÉ HORY

Možnost rozšíření trasy metra k území brownfieldu v Mariánských horách v případě rekultivace a nové zástavby

1 HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Hlavní vlakové nádraží, Přívoz
Muzeum dopravy

2 ČESKOBRATRSKÁ

Galerie PLATO, úřad práce, Janáčková konzervatoř, pivovarské muzeum
Multifunkční sportovní hala (Skádkova/U stadionu)

3 KAROLINA

autobusové nádraží, OD Karolina, Forum Nová Karolina, Dům umění, Divadlo Antonína Dvořáka, finanční úřad, jižní část centra
Ostrava Tower, Moravskoslezská vědecká knihovna, nový koncertní sál

4 DOLNÍ VÍTKOVICE I

Bolt tower, hala Gong, Malý svět techniky, Velký svět techniky
oblast mezi Karolínou a Vítkovicemi

5 AGLOMERACE

Vítkovická nemocnice, náměstí Jiřího z Poděbrad
obchodně průmyslová čtvrť

6 HRABŮVKA SEVER

Vítkovický hřbitov, kolonie Jeremenko
halda Hrabůvka

7 HRABŮVKA JIH

sídliště Hrabová, kolonie Šídlovec
halda Hrabůvka

8 ROZVOJOVÁ PLOCHA HRABOVÁ

Rozkládá se při jižním vjezdu do města. Zastávka metra tu může být jedna, či se trasa může prodloužit až za zónu. Tady by se nabízelo vybudovat stanoviště "Park and Ride".

Tento systém je možné do budoucna rozvíjet. Je možné prodloužit trasu na severu až do Mariánských hor či přidat východo-západní trasu "B". Ta by mohla k centru města napojit městskou část Poruba.



*šedý text označuje budoucí projekty

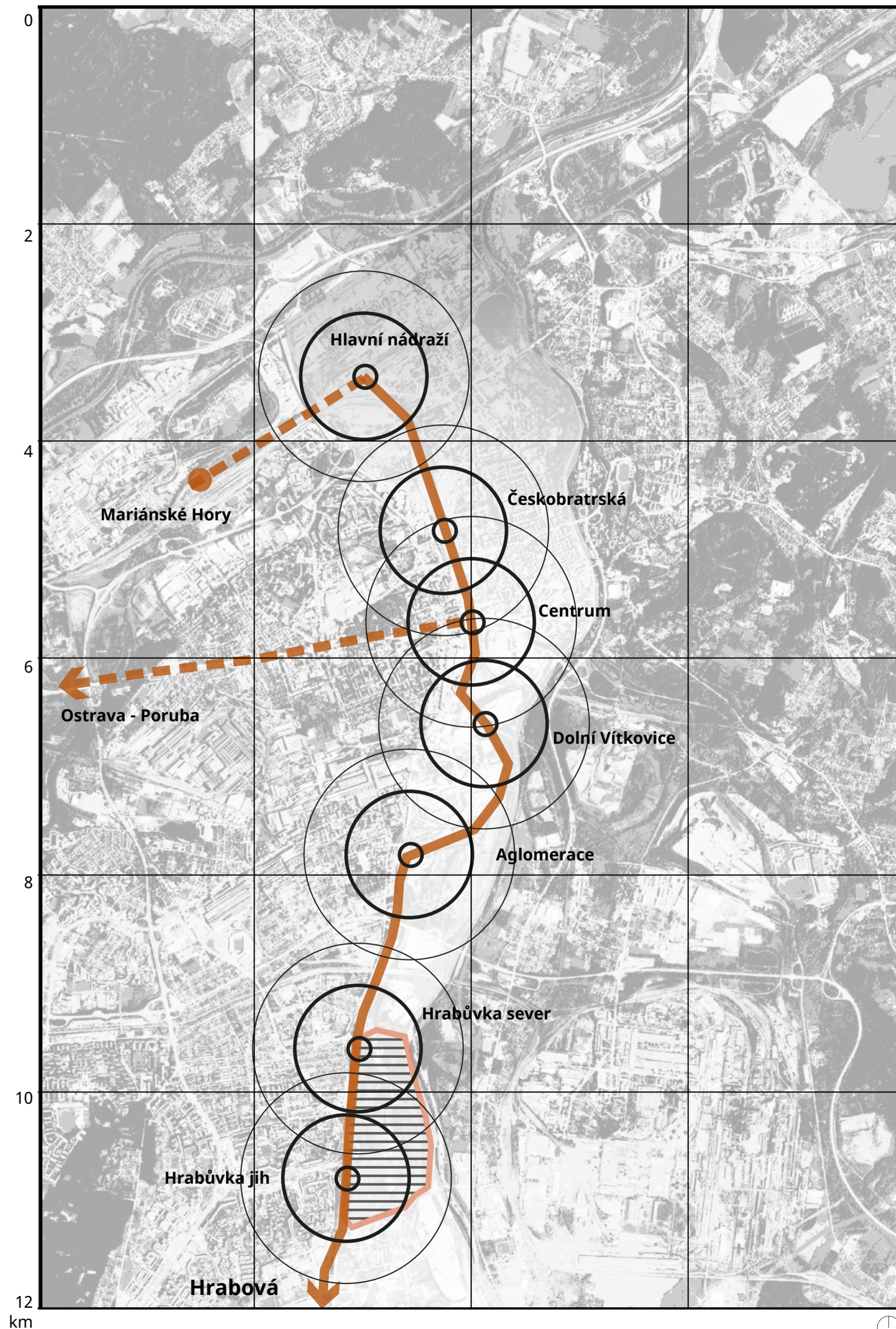
poloměr 500 a 1000 m kolem zastávky



trasa metra



možná prodloužení trasy metra



ZELENÁ OSA OSTRAVY

Druhou severojižní osou města je tzv. osa zelená. Je to souvislý pruh zeleně podél řeky Ostravice. Na tentu pruh navazují významné plochy systému městské zeleně i divoké zeleně brownfieldů.

EKOLOGIE

Osa je významným nadregionálním biokoridorem. Na řeku pak navazuje několik dnešních brownfieldů, jako plochy tzv. Nové divočiny (halda Hrabůvka, Přívozská halda, Heřmanice,...). To jsou opuštěné plochy po bývalé činnosti člověka (opuštěné průmyslové areály, bývalé lomy, odvaly,...), které jsou dnes ponechány ladem. To nechává přírodě volné pole působení. Nachází se zde velká diverzita rostlinných i živočišných druhů a často se zde vyskytují i druhy, které již nenajdeme ve "volné přírodě". Jsou to dnes důležité plochy pro udržení ekologické stability města. Problémem z hlediska města je, že jsou často úplně nedostupné nebo nebezpečné. Nabízí se zde částečně zpřístupnit a rekultivovat tyto plochy avšak s důrazem na zachování biodiverzity a svobodného charakteru místa.

REKREACE

Celou osu kopíruje cyklostezka podél řeky. Na tuto cyklostezku navazují významná místa rekreace ve městě. Park Landek(1), Komenského sady(2) a Slezskoostravský hrad(5) jsou přístupné přímo z trasy.

V návaznosti na cyklostezku se taky nachází halda Ema, která je přístupná po několika značených trasách a jedné naučné stezce. Dnes se jedná o oblíbený cíl místních.

Východně od haldy Emy se taky nachází ostravská zoo. Do budoucna je naplánováno přímé spojení s centrem pomocí lanovky.

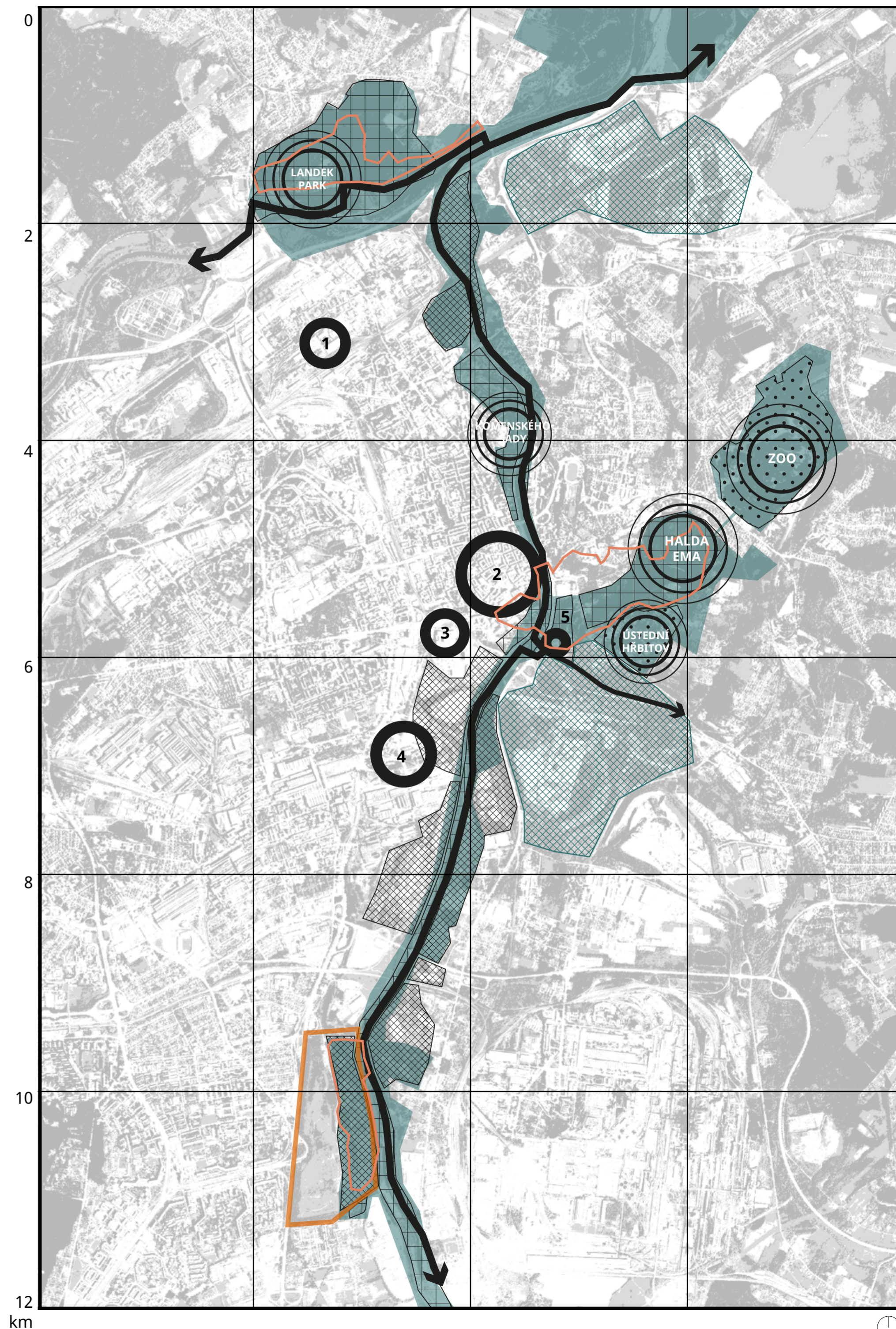
Budoucí spojení je také plánováno novou lávkou přes Ostravici, vedoucí k Dolním Vítkovicím (4)

ÚSTŘEDNÍ HŘBITOV

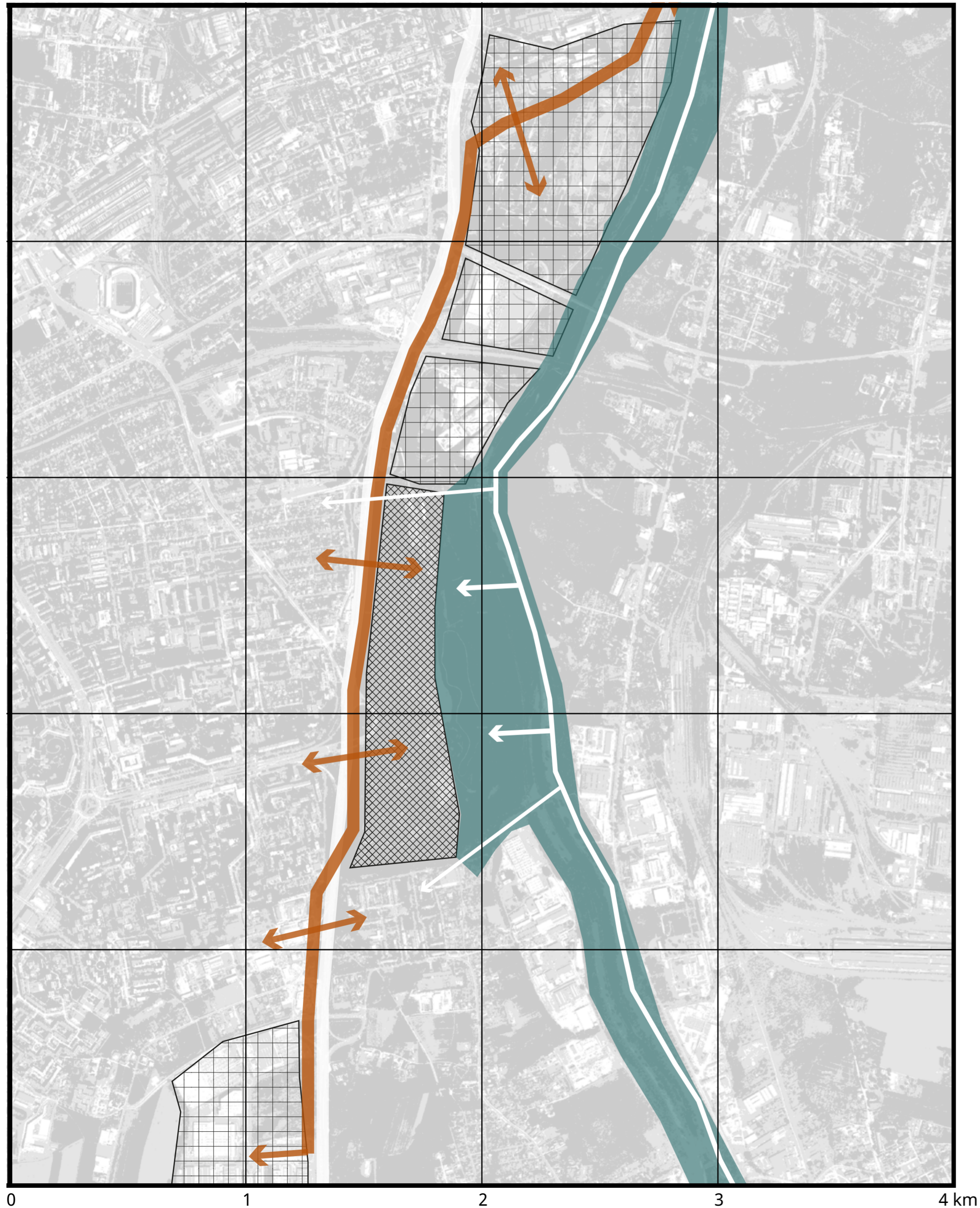
Ústřední hřbitov je významnou složkou městské zeleně.

HALDA HRABŮVKA

Halda svou východní stranou přiléhá k náplavce řeky a je to jedna z ploch tzv. Nové divočiny. Jako taková je důležitým prvkem v městském ekologickém systému. Nachází se na ní rekultivované plochy s vysazenými dřevinami proložené křovinami náletové zeleně. Důležitým místem se dnes stává umělé jezero, to se se svými břehy do budoucna může stát místním biotopem.



OSA OSTRAVY KONCEPT



K rozhodnutí o zastavení haldy Hrabůvky jsem dospěla hned z několika důvodů. V Ostravě se nachází spousta těchto prázdných území, mezi ostrovy sídel. Toto přispívá k celkovému rozpadnutí města, špatným dopravním spojením a spoustou "zbytkových" prostorů. Snahou města by mělo být využití těchto děr k novému plánování, to pak může pomoci i stávajícím strukturám a celkovému fungování města. Hrabůvku proto vidím jako jednu z velkých příležitostí pro celé město. Je zde možné uspokojit poptávku po kvalitním bydlení i nových pracovních příležitostech, která by jinak vytlačovala obyvatele do suburbii města a přispívala k urban sprawl.

Halda se nachází na již zmíněných severojižních osách Ostravy. Hlavní koncept vychází z napojení haldy na tyto dvě osy Ostravy: rozvojovou a zelenou.

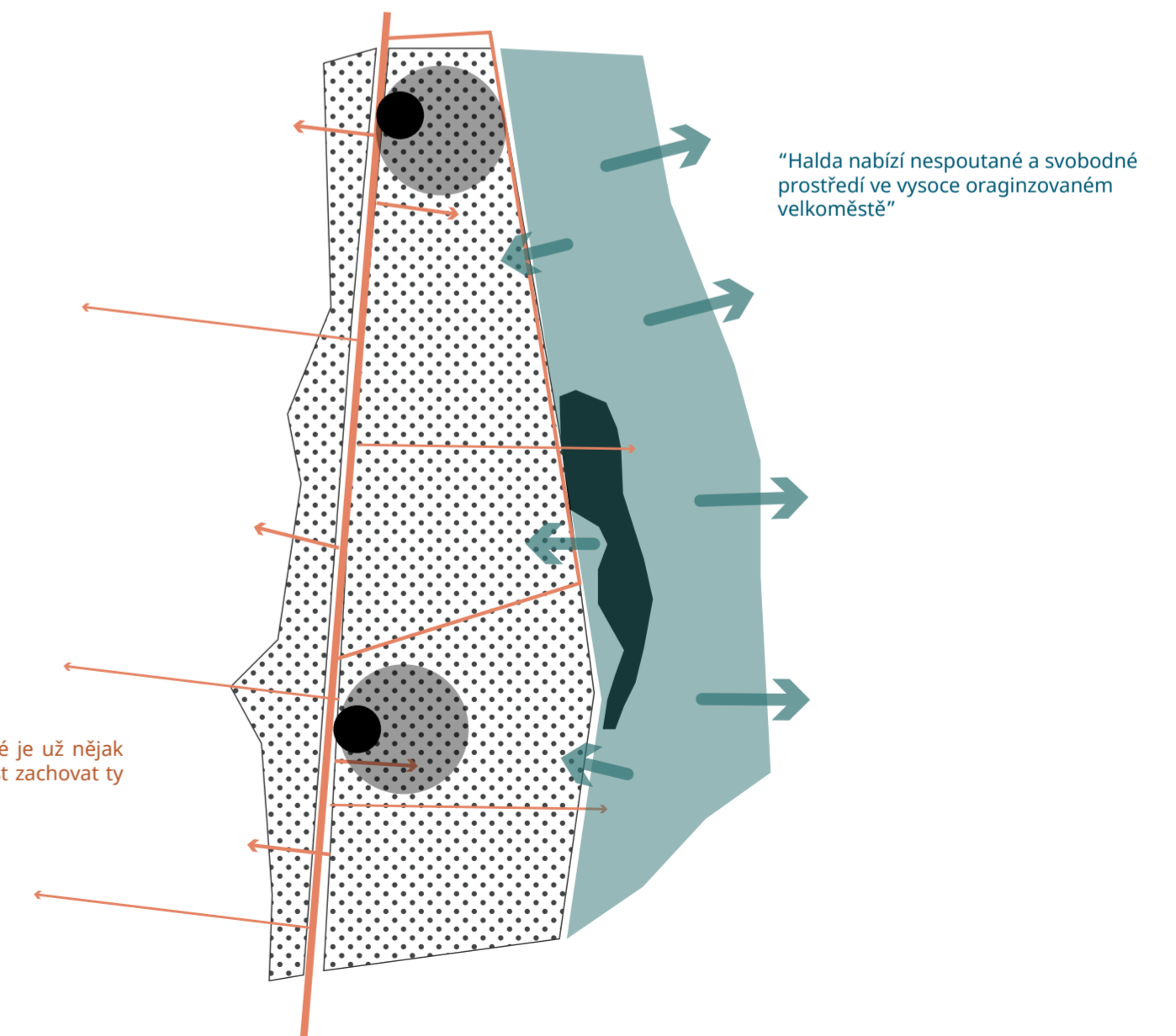
Připojení na rozvojovou osu na západní polovině haldy pomůže jak nová zástavba, tak výstavba metra. Toto propojení přinese příležitost k zlepšení místní i celoměstské dopravy (zefektivnění hromadné dopravy, zklidnění ul. Místecké,...).

Z východu se halda připojí na zelenou osu vytvořením parku.

Tyto dvě poloviny by měly maximalizovat výhody obojího. Hustá zástavba na západě bude mít dostatek obyvatelstva na vytvoření funkční a vybavené čtvrti. Zároveň zde zůstane velký přírodní park, který přispěje vedlejší zástavbě a zároveň zachová ekologickou stabilitu oblasti.

KONCEPT V MĚŘÍTKU HALDY

Na západní polovině je navržena hustá urbánní struktura, která se postupně přimkne k už stávajícím sídlům a vytvoří kompaktní a průchozí celek. Nová čtvrť by měla mít dvě menší lokální centra v návaznosti na zastávky metra. Kolem center by měl fungovat neaktivnější parter.



ANALÝZY HALDY A OKOLÍ

HRANICE | PLOCHY | UZLY | DOMINANTY

HRANICE

Hranicemi haldy jsou především ul. Místecká na západě a řeka Ostravice na východě. Zatímco řeka tvoří momentálně hranici především pohybovou (nedostatek lávek), ul. Místecká je bariéra i vizuální. Jako jeden z hlavních průtahů města je ohraničena neudržovanou zelení a tvoří skoro neprostupný koridor vedoucí městem. Jako jistou hranici vnímám i prudké svahy samotné haldy.

PLOCHY

jako plochy jsem označila souvislejší sídelní plochy. I ty jsou ale většinou rozdělené dopravními průtahy, železnicí či nesourodou a neudržovanou zelení. O opravdu soudržných urbánních plochách můžeme mluvit především v případě tzv. kolonií (Jubilení kolonie, kolonie Šídlovec,..)

UZLY

V blízkosti haldy se nachází dva velké dopravní uzly: Místecká - Dr. Martínka a Místecká - Moravská. Oba uzly jsou řešeny komplikovaně, mimoúrovňovými křižovatkami a oba se musí vyhnout tramvaji. Jako uzel jsem také označila lávku při jižním okraji haldy, která slouží jako pěší napojení kolonie Šídlovec přes řeku a zároveň se zde kříží s dvěma cyklostezkami a načnými stezkami.

DOMINANTY

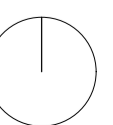
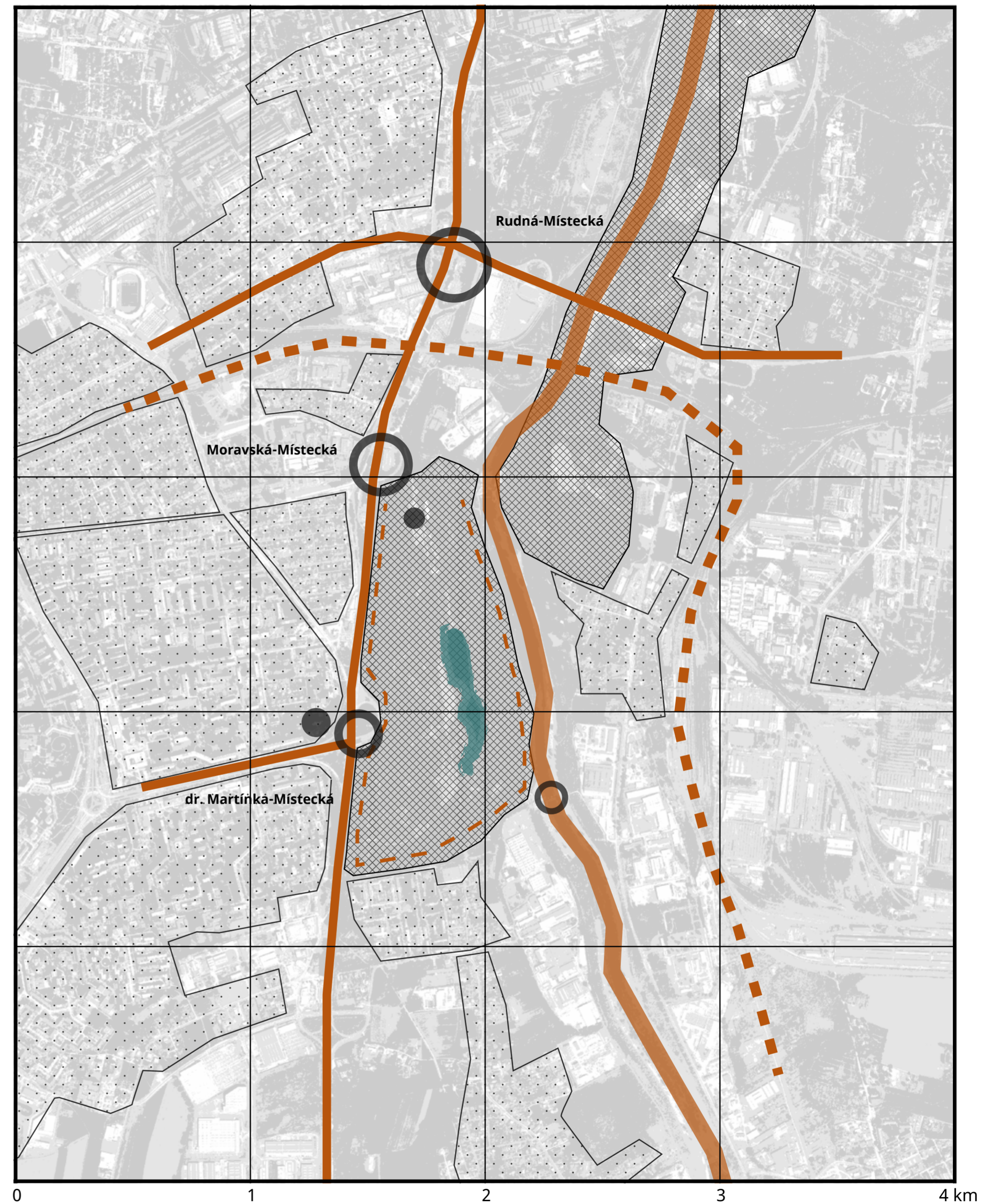
Na haldě můžeme najít jedinou budovu při jejím severním okraji, bývalou panelárnu. Je umístěna v terénním "údolí" a je viditelná i z delších pruhledů. V okolí se nachází různorodá zástvaba bez větších pohledových dominant. Pouze při uzlu Místecká-Dr. Martínka se nachází kostel Panny Marie. V dnešní době je ale prakticky bez předprostoru a obklopen neudržovanou zelení.



bývalá panelárna na haldě

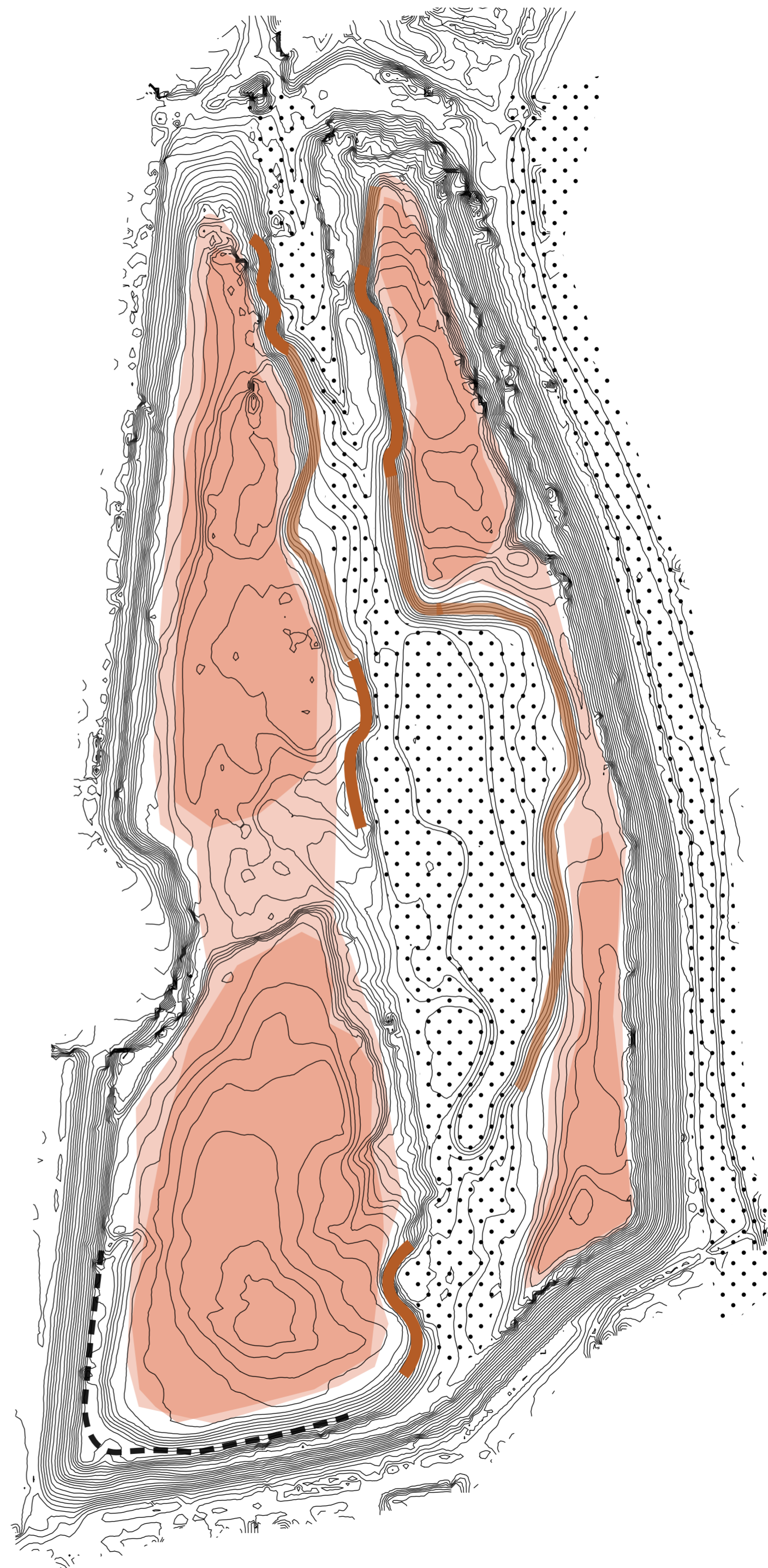


kostel P. Marie, Královny posvátného růžence



TERÉN

Terén haldy je velmi rozmanitý. Navezený materiál vytváří poměrně prudké svahy po okraji, které oddělují haldu od okolí. Jižní svah byl v 70. letech zterasován a osazen stromy. V severo-jízním směru tvoří terén údolí doplněné ve střední části umělým jezerem. To bylo vytvořeno při rekultivaci v roce 2016. Údolí je ohraničeno čtyřmi "náhorními plošinami".



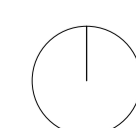
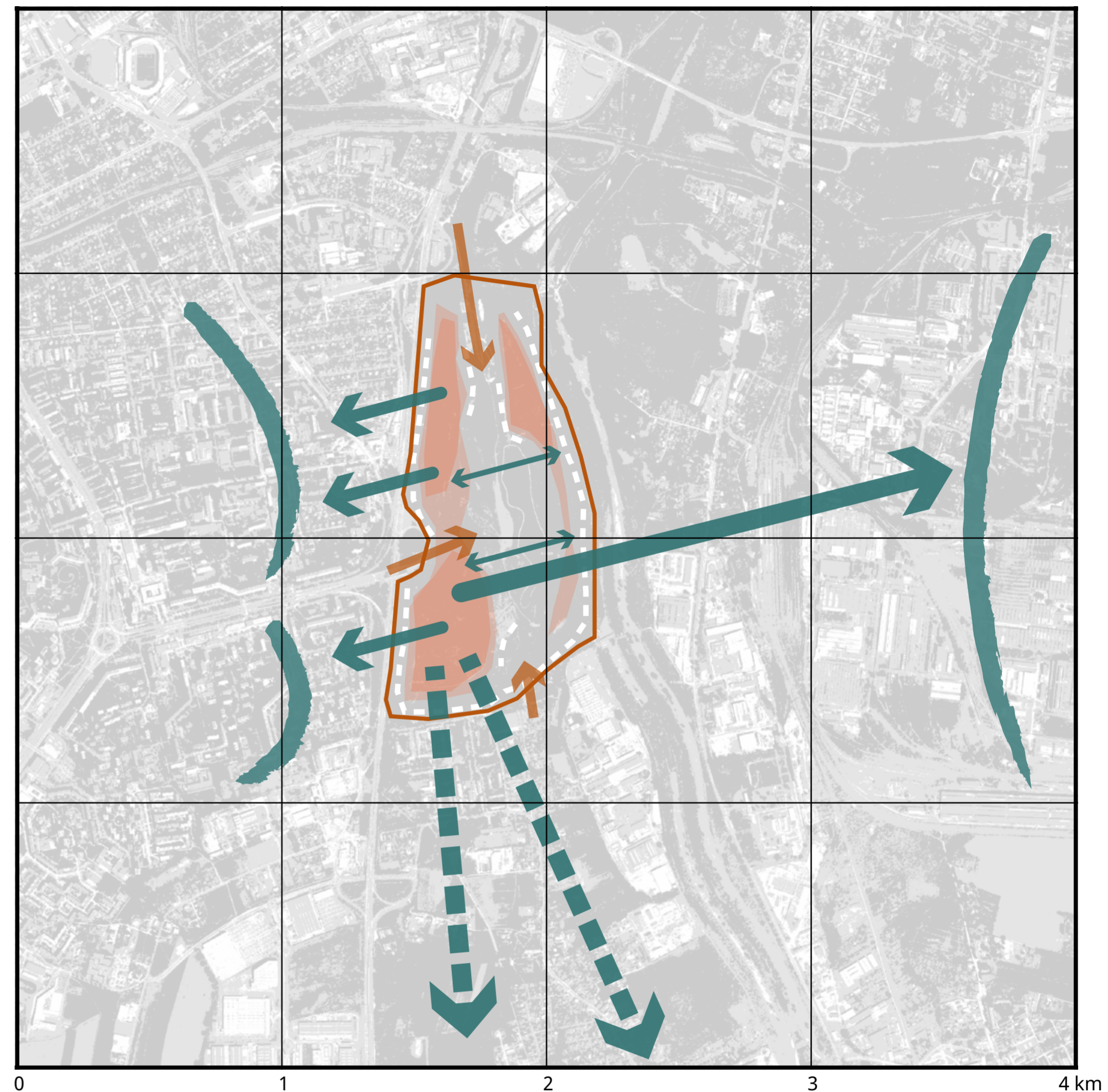
VSTUPY DO ÚZEMÍ A VÝHLEDY

MOŽNOSTI VSTUPU DO ÚZEMÍ

Kvůli prudkým svahům zde není mnoho přirozených vstupů do území. Nabízí se sever kvůli přímému vjezdu do údolí a již existujícímu dopravnímu napojení. V polovině západního svahu se nachází mimoúrovňová křižovatka a nabízí se tady možnost prodloužení cesty až na haldu. Jižní terasovité svahy jsou poměrně příkré, pouze v jednom místě je terénní sníženina s možností případného dopravního napojení.

VÝHLEDY

Na západě tvoří hlavní panorama převážně vysoké deskové paneláky sídliště Hrabůvka. Z jižní "náhorní plošiny" je možný dálkový výhled až na Beskydy. Východní panorama zabírá z největší části obrovská průmyslová oblast Kunčice s několika výškovými dominantami kominů.



TYPOLOGIE NA HALDĚ

NÁVAZNOST NA STÁVAJÍCÍ

rozv. plocha Hrabová
Vítkovice
pr. areál v Kunčicích

sídliště Hrabová
kolonie Šídlovec

Vítkovice
centrum města
Slezskostravský Hrad
ZOO
Landek

centrum

cyklostezka



NAVAZUJÍCÍ A DOPLŇUJÍCÍ TYPOLOGIE

TECHNOLOGIE

BYDLENÍ

REKREACE

start-upy
coworking
laboratoře
výzkumné instituce

mix typů bydlení
startovací byty
sdílené bydlení
rodinné bydlení

multifunkční tělocvična
krytý bazén
park



administrativa
showroomy
podnikové prodejny
prototypování
firemní školky
gastronomie

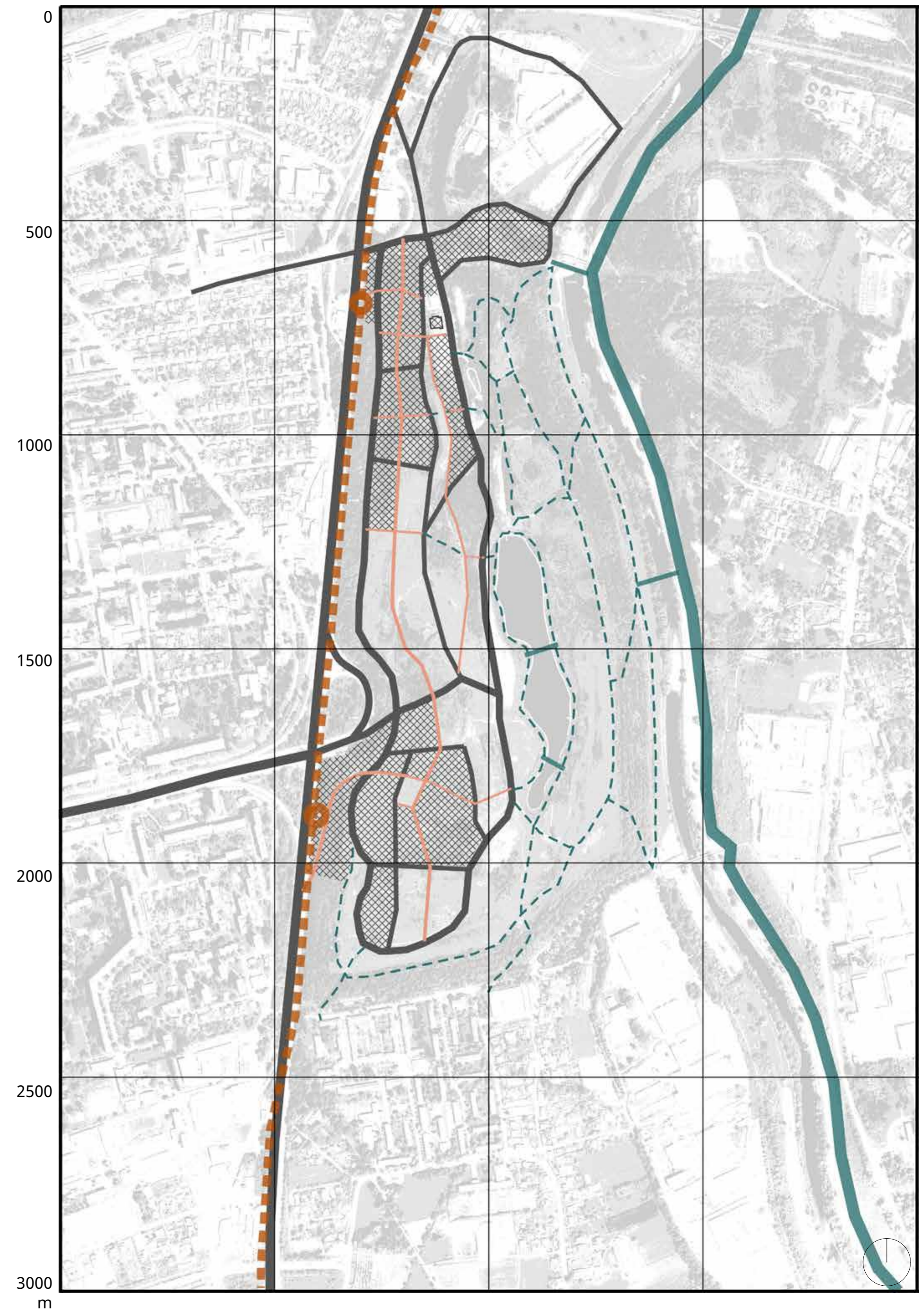
mateřská školka
služby
komerce
gastronomie
hřiště

parkování
zázemí

FÁZE ZASTAVĚNÍ HALDY

FÁZE 1 | DO 10 LET

-  cyklostezka
-  silnice
-  pěší ulice
-  pěšiny
-  metro
-  zástavba



doprava dnes

V současnosti je halda dopravně nenapojená. Na jejím území se kromě jedné obslužné cesty nenachází žádné pozemní komunikace. MHD je zavedeno v okolí haldy - po ulici Místecké vede trasa tramvaje.

metro

V této fázi by mělo dojít k zavedení trasy metra, jako klíčového projektu, který nejen pomůže lepšímu vývoji oblasti ale taky pomůže s dopravní obslužností celého města. Metro v kombinaci se stávající tramvají by měly snížit množství automobilové dopravy na ul. Místecká.



pozemní komunikace

Na metro by měla navázat místní linka MHD (autobus/minibus). Na haldě samotné by pak měla být vybudována základní síť tří druhů komunikací:
- obousměrné silnice pro auta, doplněné o cyklopruh, široké chodníky a možnosti parkování
- ulice pro pěší, popřípadě cyklisty. Méně formální průchody vnirobloky
- cesty pouze pro pěší, nezpevněný povrch, parkové cesty

lávky

V rámci výstavby nových komunikací by měly vzniknout také dvě nové pěší lávky přes Ostravici k lepšímu napojení na cyklostezku a zpřístupnění haldy od východu.

terénní úpravy

S vybudováním pozemních komunikací souvisí i základní terénní úpravy, připravení pozemků pro stavbu a zpřístupnění východní části haldy pro účely parku. Terénní úpravou může halda projít postupně, ruku v ruce s postupující zástavbou. Stejně tak i úprava vegetace může v první fázi proběhnout jen jako základní: zkácení nebezpečných a napadených dřevin, začistění vegetace kolem cest, vytvoření průhledů,...

Mělo by také dojít k rekonstrukci jediné původní stavby na haldě - bývalé panelárny. Mohlo by zde vzniknout ekologicko - vzdělávací centrum zaměřené na edukaci v oblasti ekologie postindustriální krajiny, problematiky hald a těžby. Centrum se může stát místem pro přednášky a výstavy a novým turistickým cílem. Mělo by být doplněno o aktivní parter (kavárna, restaurace,..)

Na toto centrum by pak měla navazovat naučná stezka NS Halda Hrabůvka. Ta propojí centrum s body kolem jezera a cyklostezkou kolem Ostravice.

Umístění vědecko-výzkumných center, laboratoří a start-upů a nových sportovišť (krytý bazén, tělocvična).

Zástavba se začne rozvíjet kolem dvou pólů - nových stanic metra. V této době by měly vzniknout hlavně budovy určené pro výzkum a inovace, laboratoře a budovy pro start-upové firmy. Ty by měly být doplněny bydlením a základní vybaveností. Probudí se tak potenciál území, vznikne spousta pracovních příležitostí a nastane zde pohyb mezi stávajícími sídly a novou výstavbou. U každého pólu vznikne jeden větší veřejný prostor - náměstí. Kolem něj by se měla soustředit komerce a důležité instituce. Veškerá zástavba by měla být rovnoměrně doplněna o bydlení.

Jelikož prudce vzrostou pracovní možnosti v oblasti, je možné předpokládat příliv především dvou typů zaměstnanců:

- už pracujících v oboru a s vlastním zázemím ve městě (změna zaměstnání, přesídlení sídla firmy,..)
 - nových (absolventi, přestěhovaní,..) bez stáلهo bydlení či hledající bydlení
- Proto by skladba nových bytů měla být cílená především na druhou skupinu, tedy malometrážní a dvoupokojové byty, různé formy sdíleného bydlení,..Ty by měly vznikat v kombinaci s menším množstvím větších a rodinných bytů. Je tady taky možnost zapojení města a vytvoření nové části městského bytového fondu. Bylo by tak možné regulovat výši nájmu v oblasti a předejít gentrifikaci.

rekonstrukce

naučná stezka

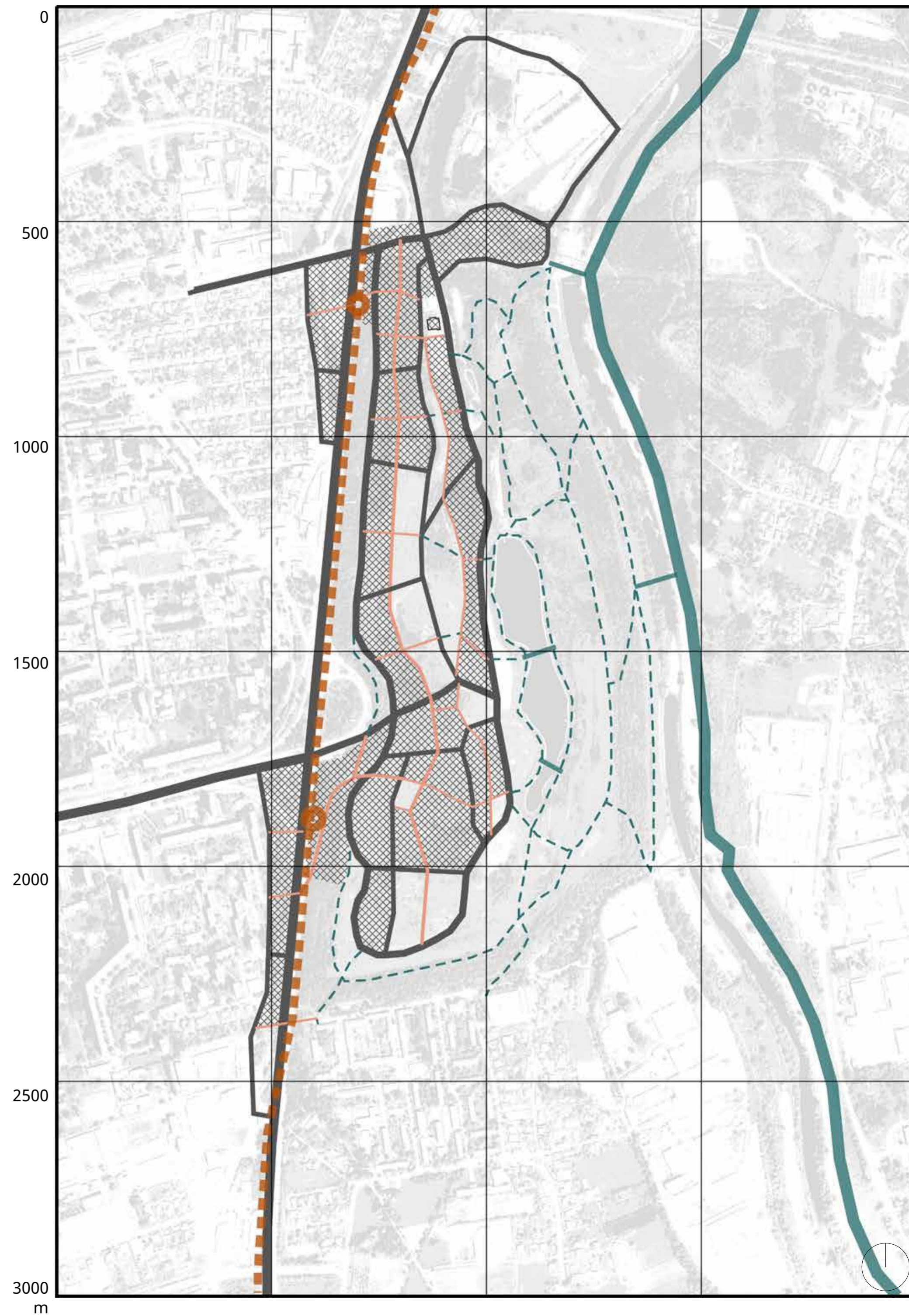
klíčové projekty

zástavba

bydlení

FÁZE 2 | DO 20 LET

-  cyklostezka
-  silnice
-  pěší ulice
-  pěšiny
-  metro
-  zástavba



jížní obchvat města

Nejdůležitějším krokem této fáze by mělo být vybudování dálničního obchvatu z D56 na D1 jižně od města. Momentálně D56 končí těsně před hranicí města, nicméně dále pokračuje bez omezení jako ul. Místecká. Dochází tak k zatížení města tranzitní a meziměstskou dopravou. Koridor vytváří výraznou prostorovou i vizuální bariéru. Dálniční obchvat, spolu s vybudovaným metrem by tak mohl snížit dopravu (jak tranzitní, tak městskou) a ul. Místecká by měla možnost stát se plnohodnotnou městskou třídou. Ta pak může propojit a zpřístupnit nejen území haldy Hrabůvky ale i ostatních městských území nyní odříznutých právě tímto koridorem (např. Vítkovice)



zrušení velkých křižovatek

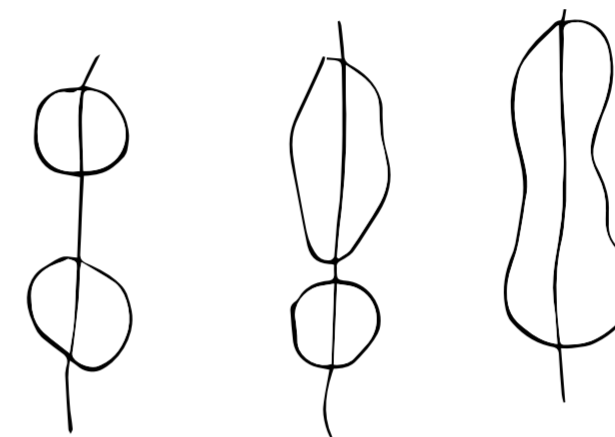
Dalším krokem k vytvoření městské třídy je zrušení dvou mimoúrovňových křižovatek a jejich nahrazení kruhovými objezdy. Jedná se o smyčku na křižovatce ul. Místecké a ul. Dr. Martíňka, která zasahuje až na území haldy. Druhý kruhový objezd by měl být zřízen místo křížení ul. Místecké s Moravskou.

bulvár Místecká

S přestavbou Místecké na městskou třídu, bude taky možné přičlenit haldu k okolní zástavbě. Tomu napomůže zastavění pásu kolem západní části ulice. V něm se nyní nachází především neudržovaná zeleň, budovy skladišť a dílen a trasa tramvaje. Ta se může po přestavbě přesunout doprostřed nové městské třídy. Postupně se také může rozvíjet zástavba pod konstrukcí vzdušného metra. Zastavěním obou stran Místecké a přebudováním dvoupruhového koridoru na městskou třídu se zvýší průchodnost oblasti a halda se tak může postupně plnohodnotně napojovat na stávající sídla. Nový bulvár by měl mít místa na parkování a cyklopruhy v obou směrech. Zastavění okrajové zeleně může částečně nahradit nové stromořadí.



Výstavba na haldě bude pokračovat a "póly" by se měly propojit. Jelikož první fáze přinese velké množství pracovních příležitostí, druhá fáze bude regovat a výstavba bude především polyfunkční s větším podílem bydlení. Mělo by se usilovat o vysokou diverzitu druhů bydlení: 1+kk až 5+kk byty, rozmístění sociálního bydlení, kolektivní bydlení. Město má tady možnost podpořit kolektivně financované (tzv. baugruppe) projekty i levnější sociální bydlení a vytvořit tak diverzní a stabilní čtvrť města.



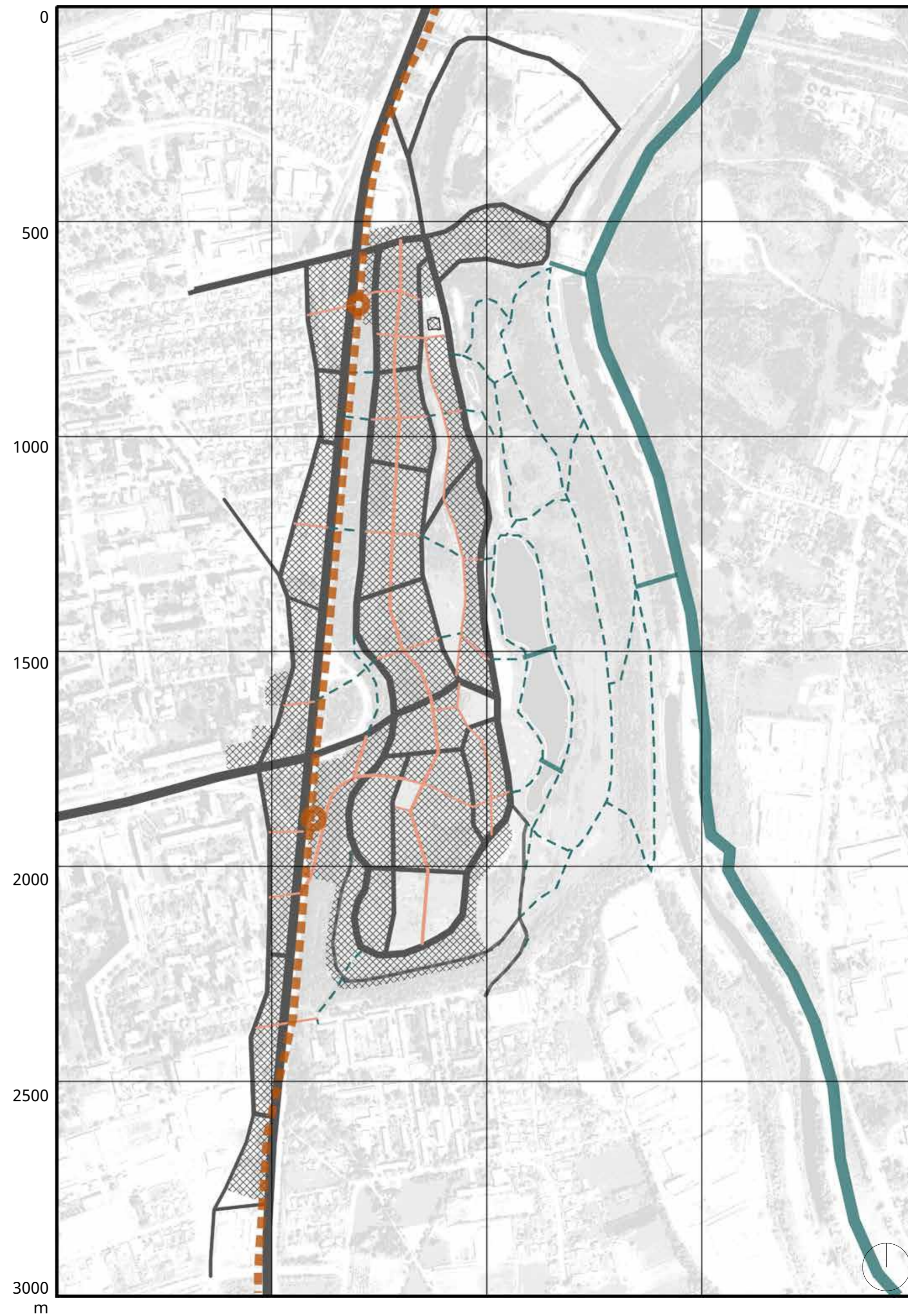
V této fázi by měla zástavbu doplnit základní vybavenost - školky, lékařské ordinace, sportoviště, běžná komerce a gastro podniky. Územní plán haldy by měl jednoznačně upřednostňovat polyfunkční zástavbu bez velkých monofunkčních ploch a nákupních center.

bydlení

vybavenost

FÁZE 3 | DO 50 LET

-  cyklostezka
-  silnice
-  pěší ulice
-  pěšiny
-  metro
-  zástavba



V této fázi by už měla čtvrť na haldě fungovat jako plnohodnotná a víceméně ucelená městská část. Struktura se může postupně zahušťovat.

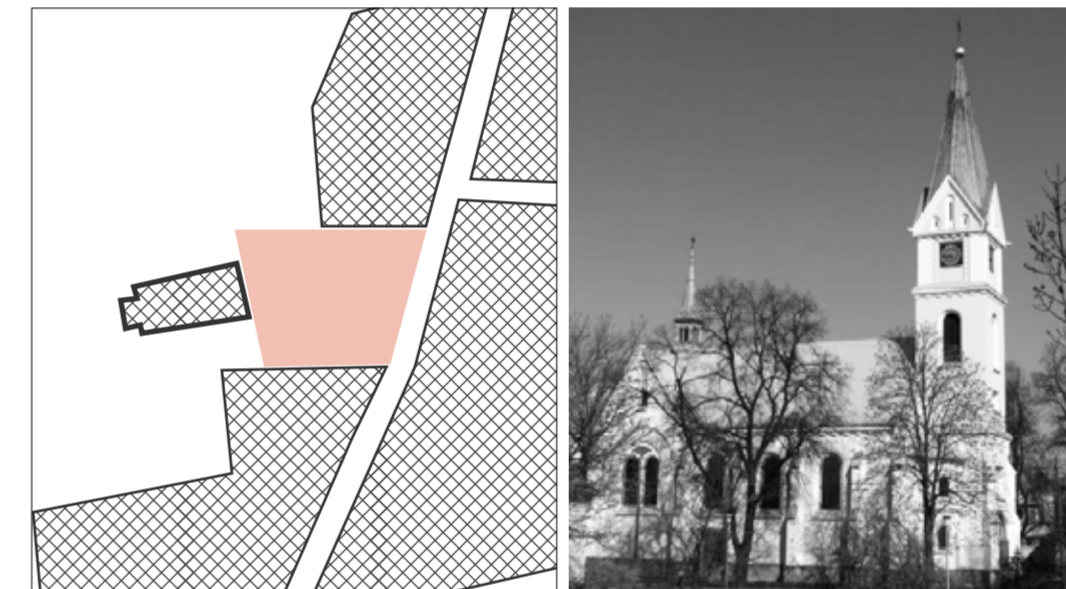
Rozvoj výstavby může pokračovat v jižní části haldy. V této části přechází náhorní plošina v terasovitý svah směřující k jihu. Může zde tak vzniknout zástavba terasovitých bytových domů, řadových domů či viladomů s krásným výhledem na Beskydy. I tady by se mělo usilovat o zastoupení různých velikostí bytů a smíšení funkcí. Bydlení se tak může doplnit o ateliéry, kanceláře a menší prostory pro komerci a služby.

j jižní terasy

Ve třetí fázi se také předpokládá plné připojení haldy a okolních sídlišť přes bulvár Místecká.

V blízkosti křižovatky s ulicí Dr. Martínka se nachází kostel. V této fázi by zástavba kolem bulváru měla dostat až sem. Zde by se pak měla vypracovat samostatná urbanistická studie na nový předprostor před kostelem. Ten je dnes prakticky neexistující.

úpravy kolem kostela



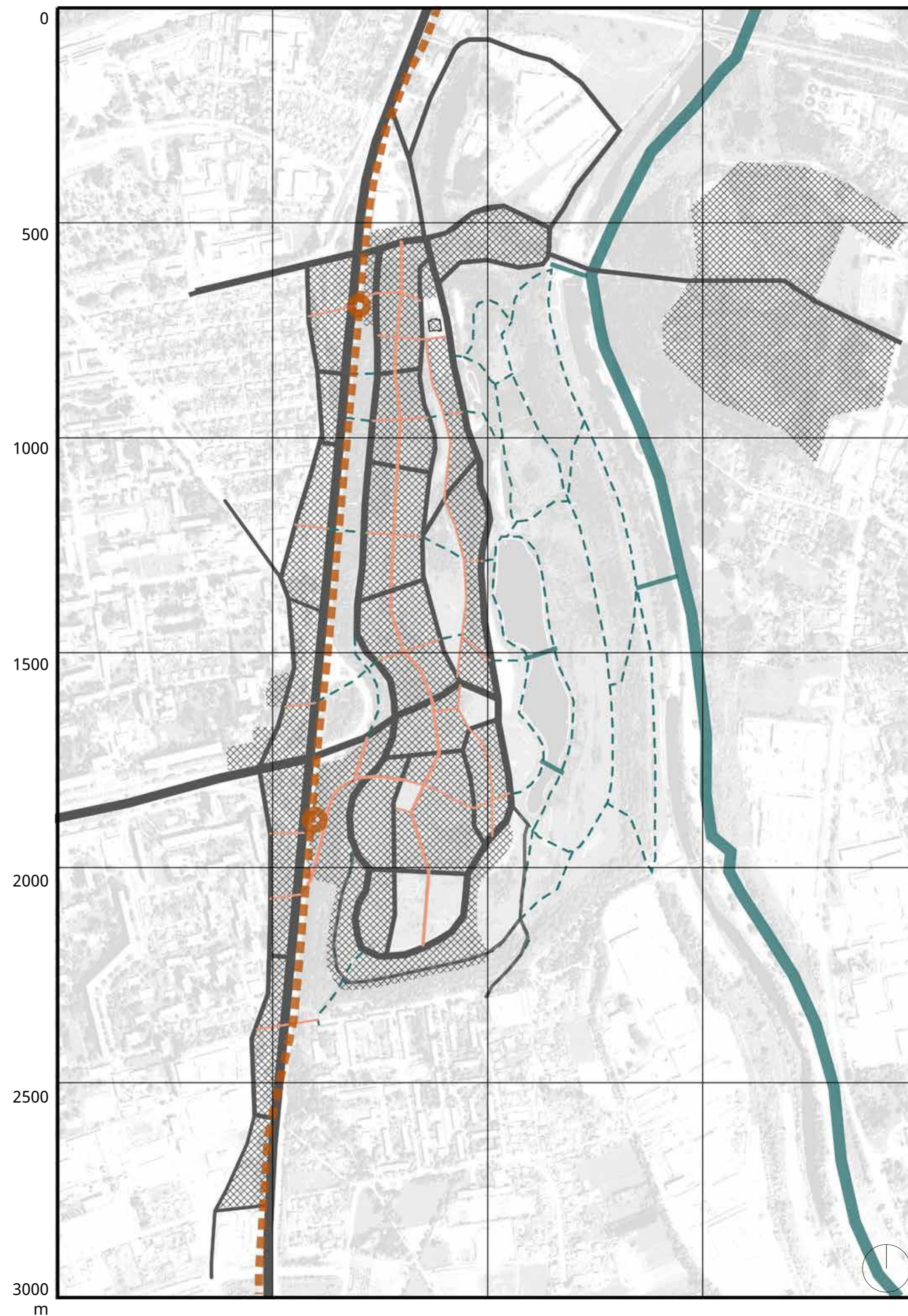
V jižní části haldy by také mělo přibýt dopravní napojení na kolonii Šídlovec a připojit ji tak k jižním terasám.

napojení na Šídlovec

FÁZE 4 | DO 70 LET

Tato fáze předpokládá, že zástavba na haldě už je už plně dokončená. Probíhá jí zde rekonstrukce, dostavby a nástavby a čtvrť se organicky přizpůsobuje okolnostem. Je zde předpoklad že by se mohla propojit přes nový most (u jezu) s pravým břehem Ostravice. Město by se tak spojilo ve východně-západním směru. V této části pak může probíhat nová výstavba nebo rekultivace brownfieldu na park.

-  cyklostezka
-  silnice
-  pěší ulice
-  pěšiny
-  metro
-  zástavba

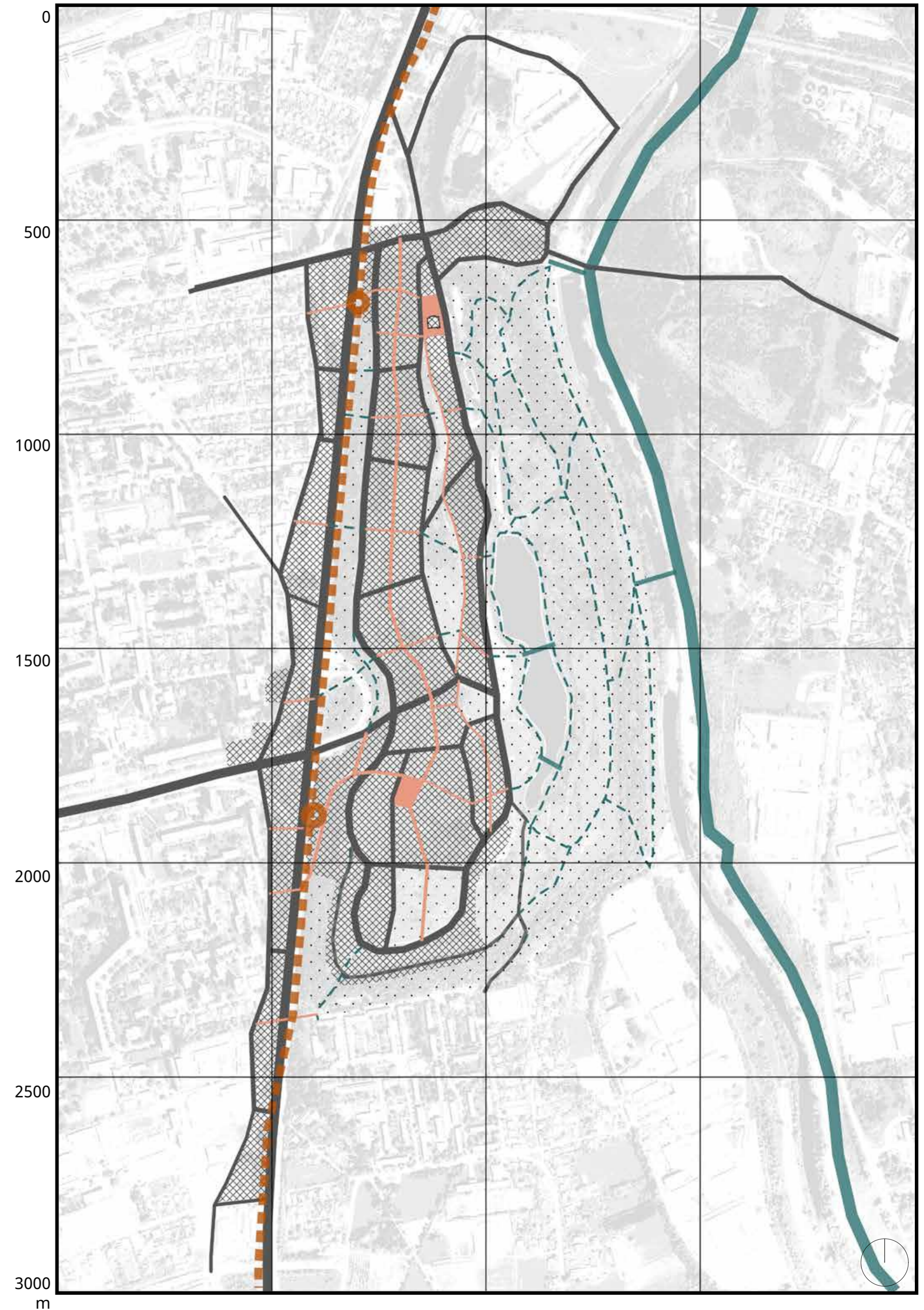


MASTER PLAN HALDY

Zastavovací plán

Tento plán nemá ambici dopodrobna určit polohu či velikost každé budovy. Spolu s Manuálem zastavění (viz následující strana) vytváří podkladový rámec pro další návrhy. To umožní se čtvrti vyvíjet logicky, s možností flexibilně reagovat a s velkou bohatostí architektury. Chtěla bych se tímto zvoleným postupem vyhnout sterilní a odosobněné čtvrti, kterou nové výstavby ve městech často bývají.

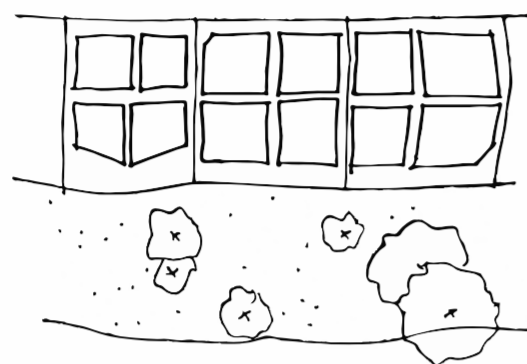
-  cyklostezka
-  silnice
-  pěší ulice
-  pěšiny
-  metro
-  zástavba
-  parková úprava
-  veřejný prostor



Manuál zastavění

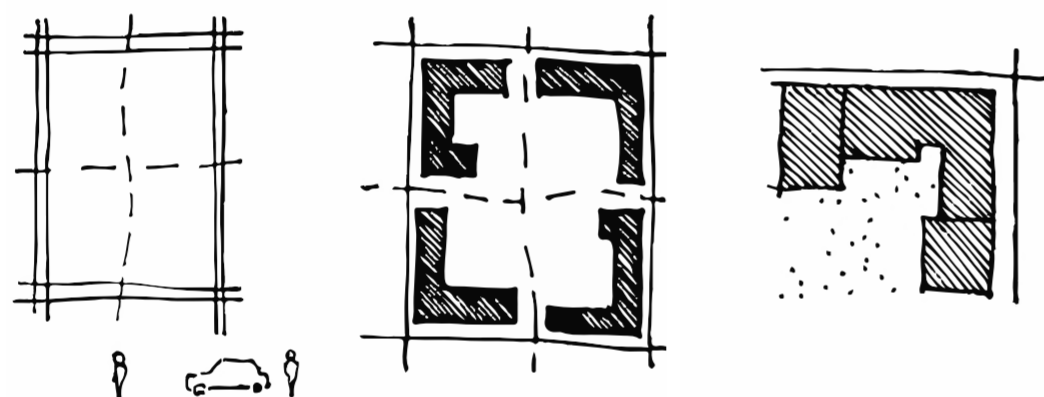
KONCEPT

Halda je důsledně zastavěná pouze na jedné polovině. Tato struktura je navržena jako poměrně hustá bloková zástavba, která kontrastuje s volnou nezastavěnou plochou vedlejšího parku. Obě poloviny pomáhají té druhé.



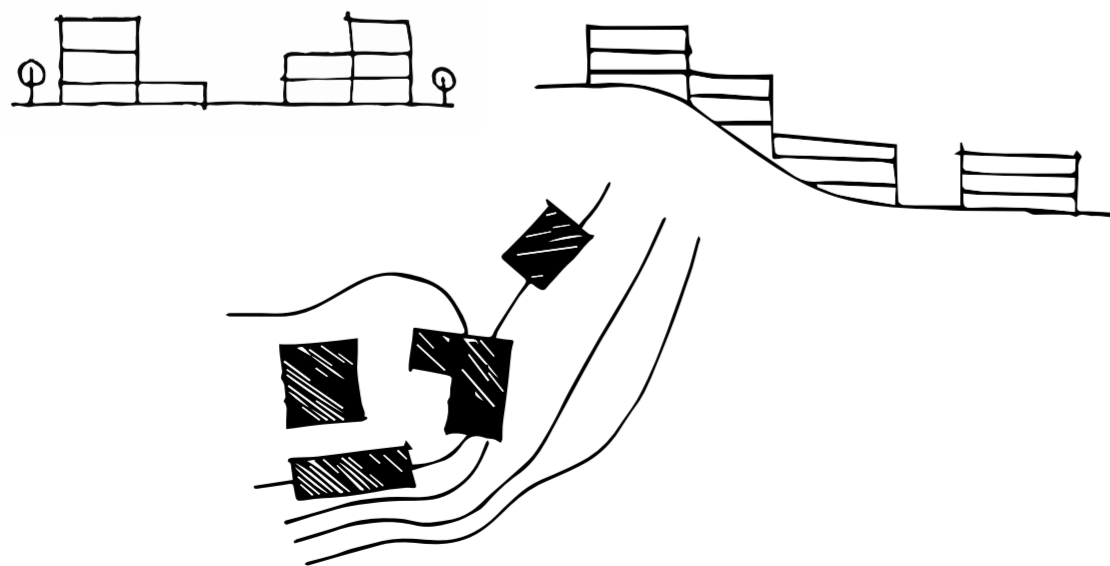
STRUKTURA

Struktura je tvořena bloky, které by měly být v obou směrech průchozí. Komunikační síť tak bude tvořena na střídačku sdílenými silnicemi a pouze pěšími cestami. Bloky jsou dané uličními čarami, ve vnitrobloku se můžou chovat volněji, podle typu stavby/osvětlení/velikosti zahrady/...



ZÁSTAVBA

Zástavba má maximální výšku tří podlažní. Limit tří podlaží je dán nevhodnými základovými poměry na haldě. Směrem do vnitrobloku může být zástavba nižší. Parter může být zvýšený, pokud je v daném místě věnován aktivnímu využití. Veškerá zástavba by měla respektovat vlastnosti terénu, postupně s ním růst nebo ubývat.

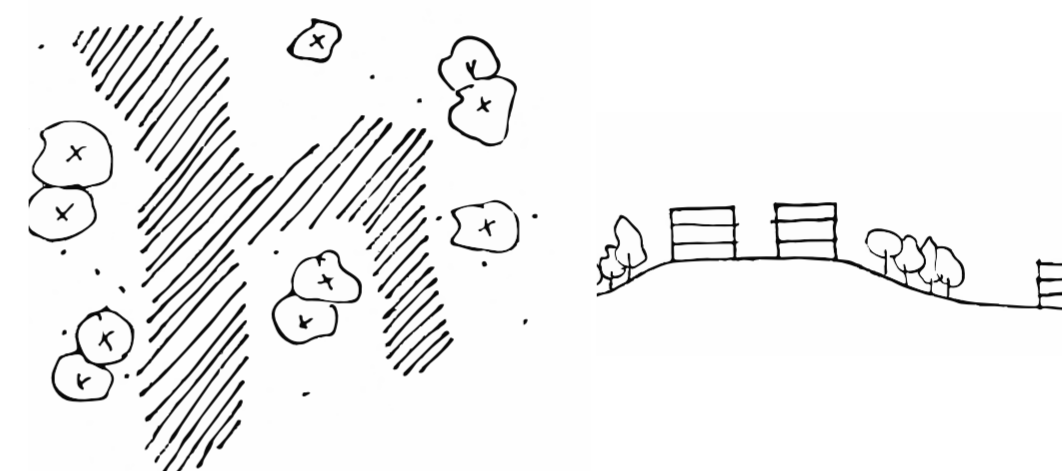


VNITROBLOKY

Vnitrobloky jsou navrženy jako průchozí. Jejich charakter silně souvisí s náplní budov. Může se jednat o poloveřejné vnitrobloky - dvory administrativních budov a výzkumných institucí. Nebo se v něm mohou vyskytovat zahrádky přilehlých bytových domů. Částečně mohou pokrýt i potřeby parkování pro zásobování a obsluhu.

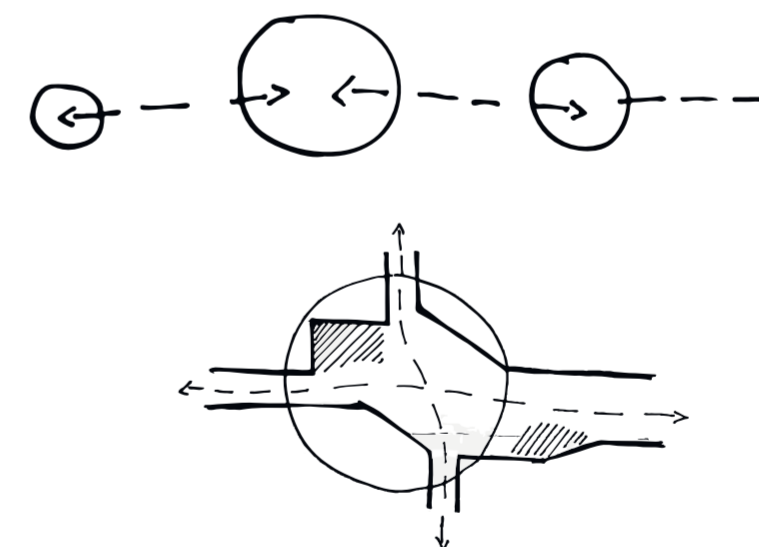
ZELEŇ

Pravidlem jen, že z každého bodu zástavby je větší zelená plocha přístupná do tří minut chůze. Uprostřed zástavby k těmto zeleným plochám využívám nejprudší svahy, na kterých by byla zástavba komplikovaná.



CENTRA

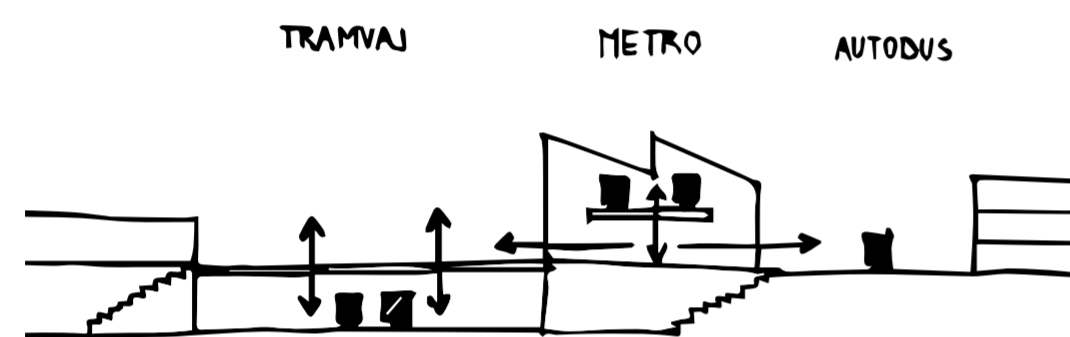
Struktura je sestavena ze sítě aktivních center, to jsou různě velké veřejné prostory kde se kumulují aktivity. Jsou to místa křižovatek a uzlů nebo důležitých bodů. Můžou mít různou atmosféru, různou míru aktivity. K těmto centrům občas spadají tzv. kapsy. Jedná se o neprůchozí, tečné prostory které mohou sloužit pro různé aktivity: sezení, čekání, zahrádka kavárny, umístění foodtrucku,..Tento systém má za cíl vytvořit příjemný a na události bohatý veřejný prostor.







Městská hromadná doprava

Jako hlavní páteří hromadné dopravy na haldě je navržena okružní linka autobusu. Ta navazuje na obě zastávky metra. Zastávky by měly být rozmístěné po kratších vzdálenostech při důležitých bodech.

Metro je navrženo už v první fázi rozvoje. Je však možné předpokládat, že dokončení metra bude časově náročné a proto výstavba na haldě může metru předcházet. V tomto případě by dopravní spojení s haldou dočasně suplovala současná linka tramvaje. Po dokončení metra, pak vzniknou přestupní body tramvaj-metro-autobus u obou jeho zastávek.



schema přestupní stanice severního centra

-  trasa autobusu
-  metro
-  zástavba
-  parková úprava
-  veřejný prostor



Specifická výstavba

1| PARKOVACÍ DOMY

U přestupních stanic metra jsou umístěné parkovací domy. Ty nahrazují podzemní parkoviště, která na haldě, kvůli základovým podmínkám, není možné zbudovat.

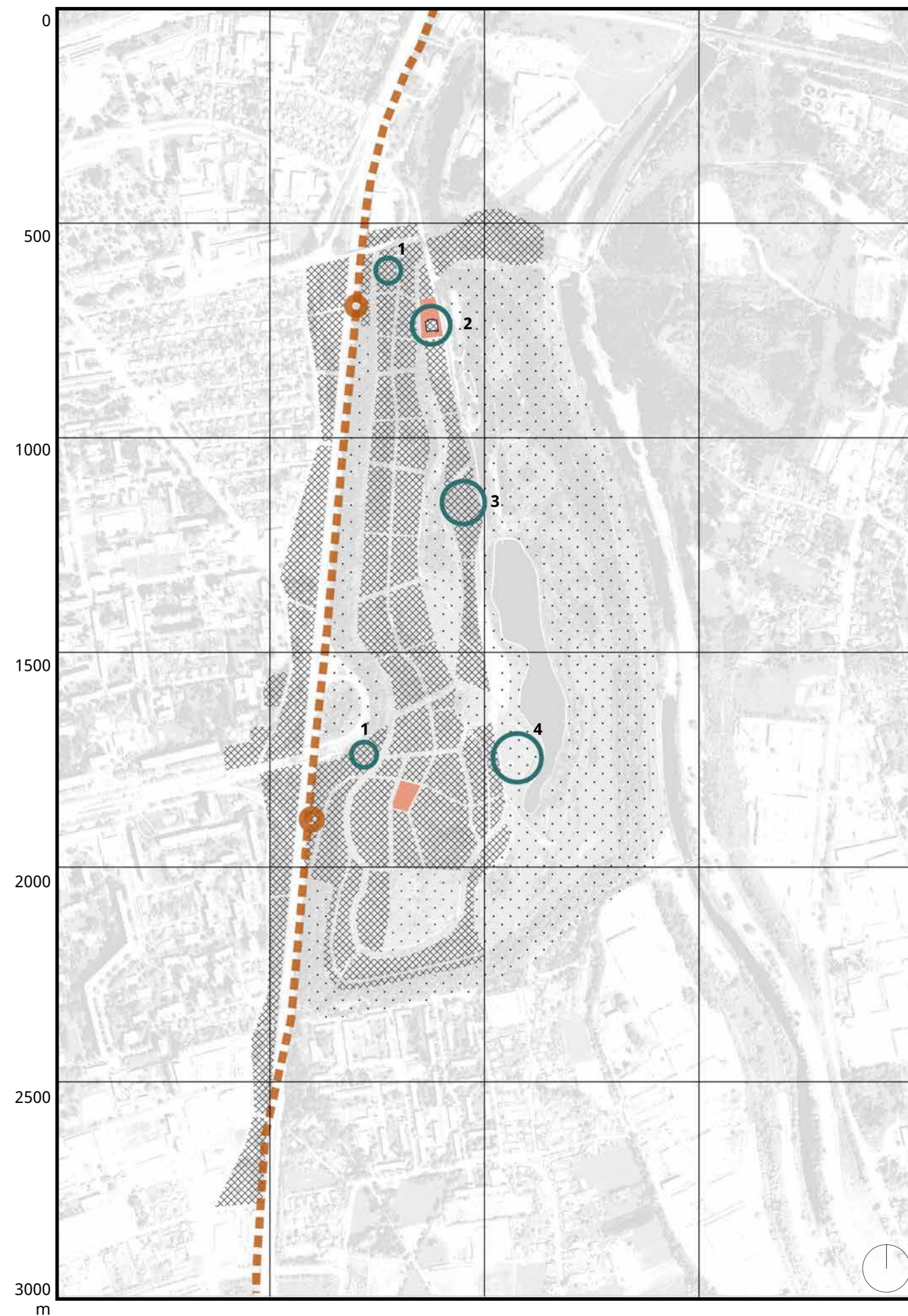
2| EKOLOGICKO-VZDĚLÁVACÍ CENTRUM

3| SPORTOVIŠTĚ

Výstavba větších sportovišť je koncentrovaná při parku, u severního cípu jezera. Je možné uvažovat o menší multifunkční tělocvičně a např. krytém bazénu. Menší hřiště by pak měly být rozmístěné v zástavbě.

4| AMFITEÁTR

Amfiteátr navazuje na naučnou stezku. Jednalo by se o venkovní plochu, možnou využívat k menším kulturním akcím i k soukromým oslavám a piknikům.



Park na haldě

PARKOVÉ ÚPRAVY

Nový park by měl respektovat charakter haldy. Úpravy by tedy měly být neformálního charakteru, s využitím flóry typické pro postindustriální krajinu. Měla by být zachována atmosféra "nové divočiny" a s ní i ekologická stabilita oblasti. Je zde navržena nová síť pěšin (štěrk/mlat), doplňující mobiliář, dvě nové pěší lávky přes jezero a další dvě přes Ostravici.

reference park



NAUČNÁ STEZKA

Navazuje na cyklosezku při Ostravici. Propojuje zajímavé body na haldě s Ekologicko-vzdělávacím centrem.

- 1 | jez na Ostravici
- 2 | betonové násypníky
- 3 | umělé jezero, rekultivace hald
- 4 | amfiteátr
- 5 | vyhlídka
- 6 | odkaliště, brownfieldy Ostravy

reference objekty

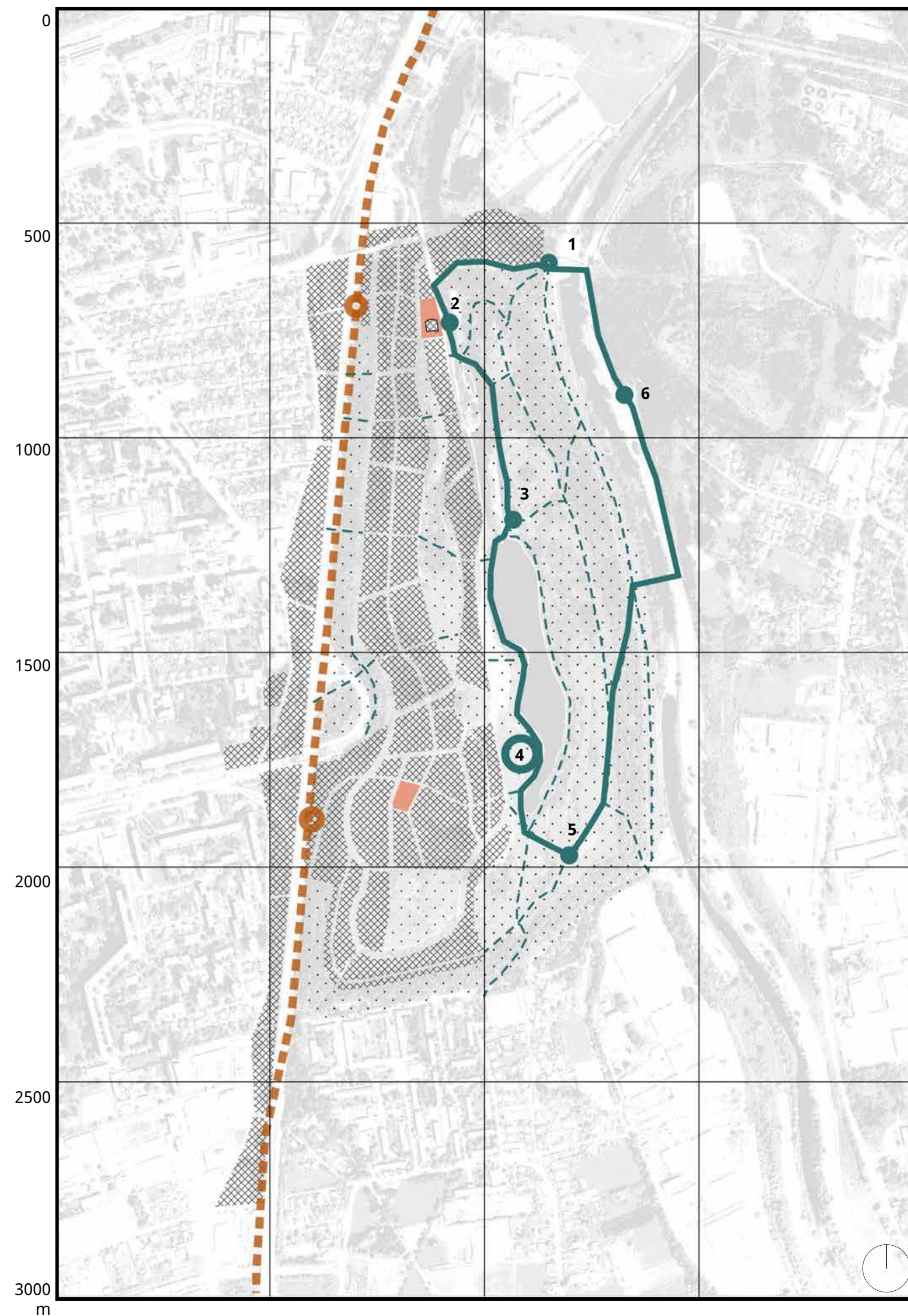


lávka

vyhlídka

amfiteátr

- pěšiny
- naučná stezka
- metro
- zástavba
- parková úprava
- veřejný prostor



PROJEKT SEVERNÍHO CENTRA

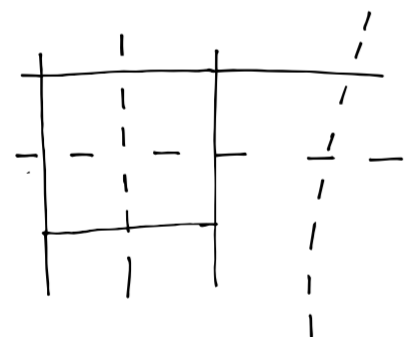
Masterplan haldy je navržen pouze hlavní sítí a charakterem cest a principy zastavení. Zbytek masterplanu by se měl odvíjet organicky, podle aktuálních potřeb a navržené typologie. Návrh severního centra tak představuje pouze nastínění varianty, jak je s ním možné v rámci Manuálu pracovat.



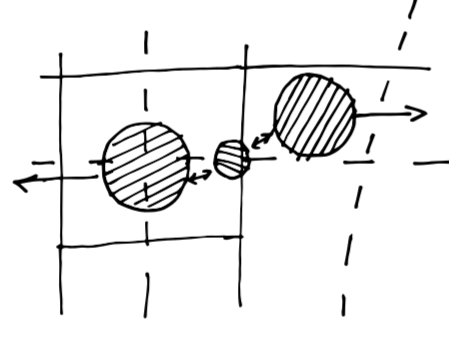
POSTUP NÁVRHU

Výchozím podkladem je navržená síť a Manuál zastavení.

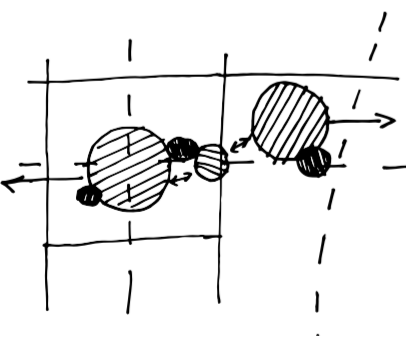
1 navržená síť



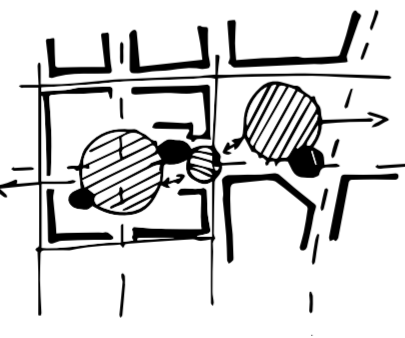
2 vyznačení center, výhledů, vztahů

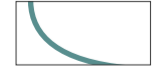




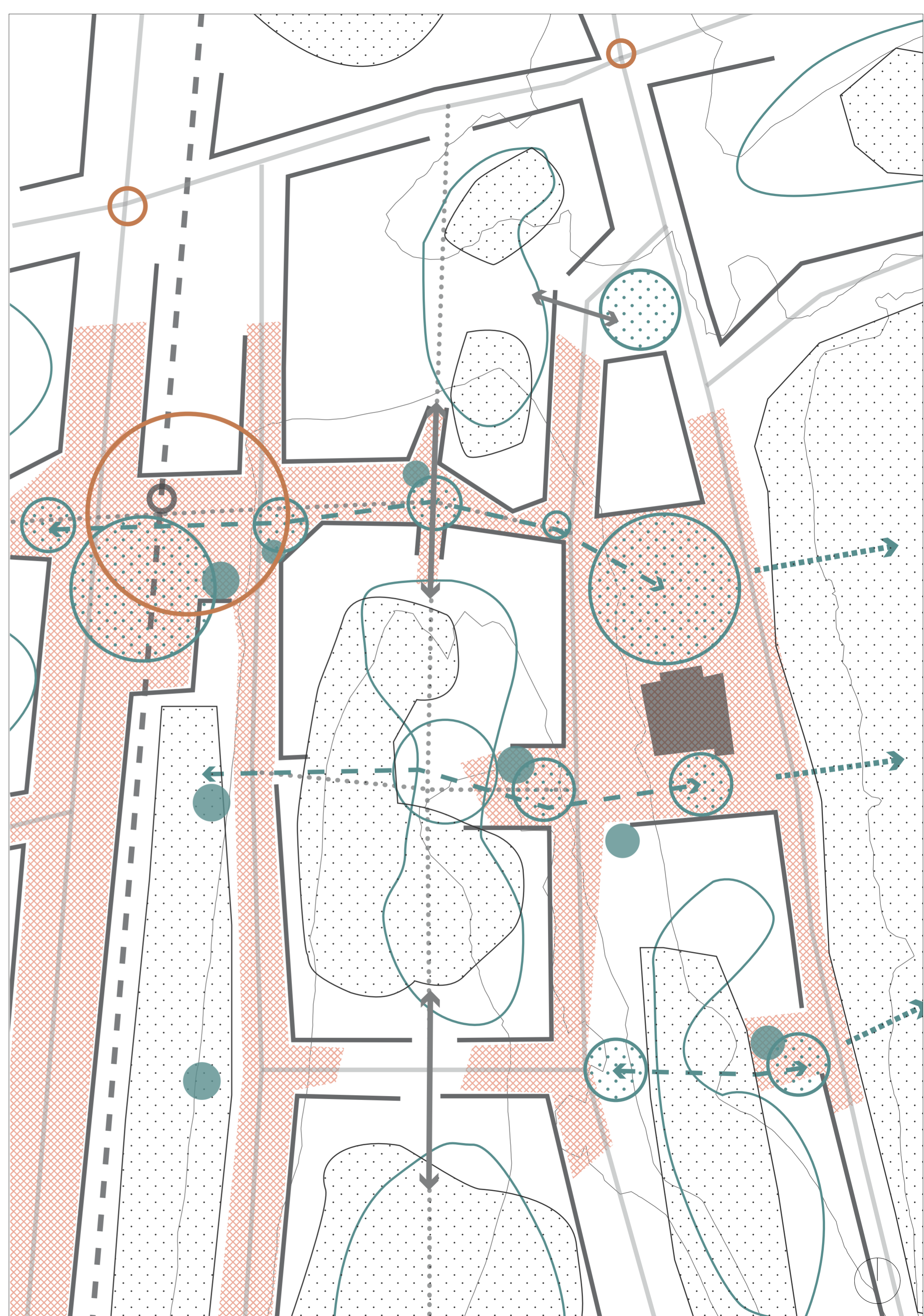
3 přidání aktivních kapes



4 naznačení uliční čáry



-  prostory vníroblků
-  aktivní parter
-  zeleň



SITUACE 1:1000

parkovací dům, park n walk/park n ride

zastávka metra

autobusová zastávka

tramvajová zastávka

lávka, přestupní hub metro-tramvaj

náměstí, místo pro kulturní akce (koncerty, farmářské trhy, food festival,...)

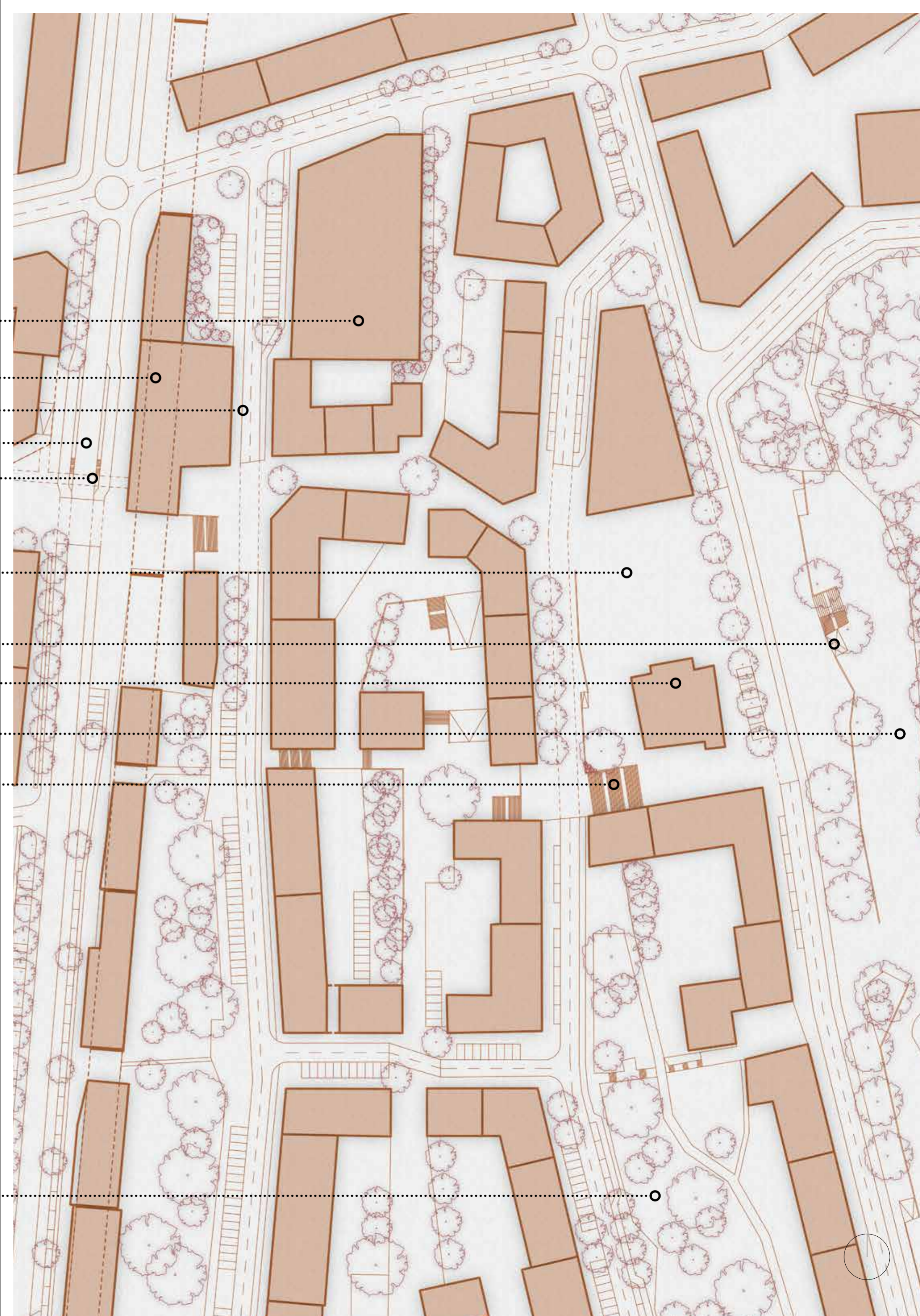
násypníky bývalé betonárky

ekologicko-vzdělávací centrum, konverze bývalé panelárny

terénní terasa využita na hřiště (šachy, pétanque, houpáčky,...)

pobytové schody na náměstí

parková úprava

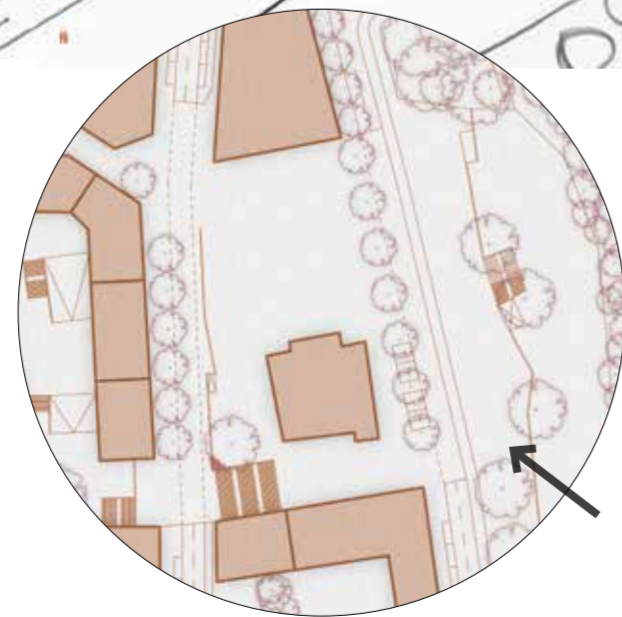


AXONOMETRIE

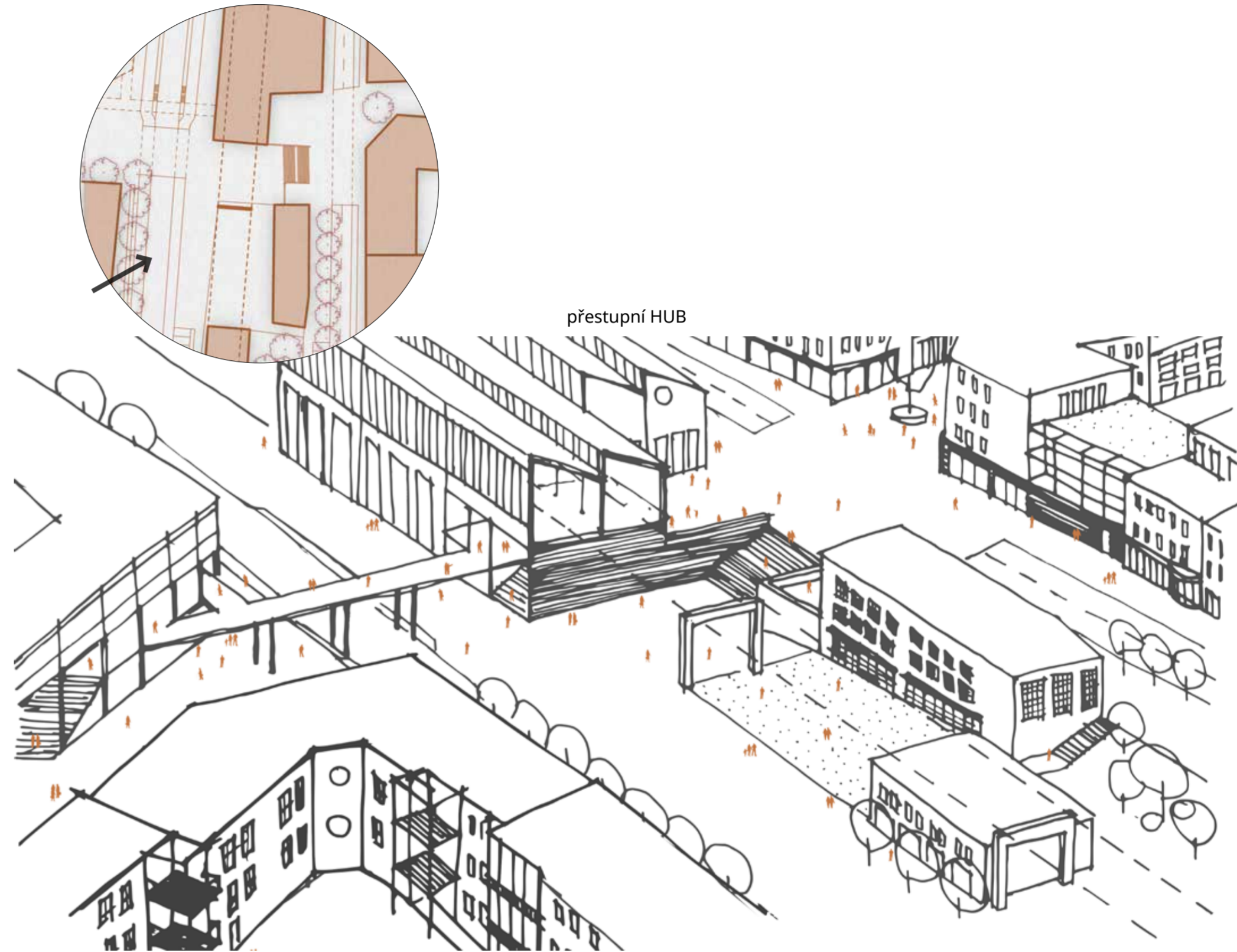


POHLEDY Z PTAČÍ PERSPEKTIVY

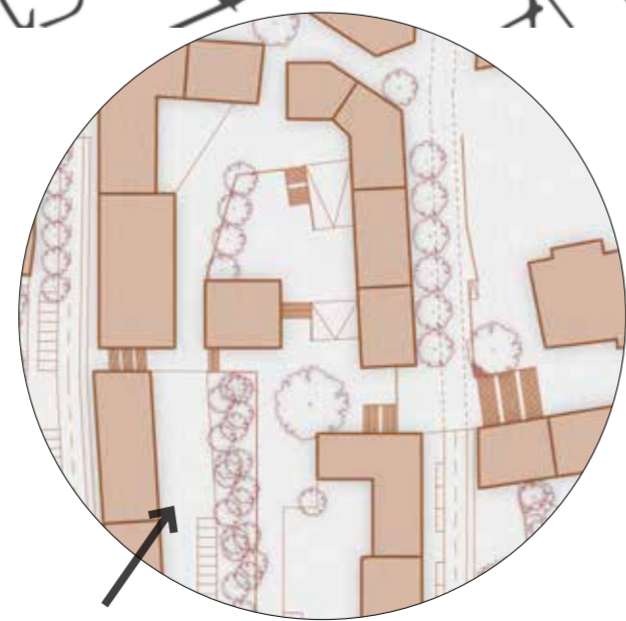
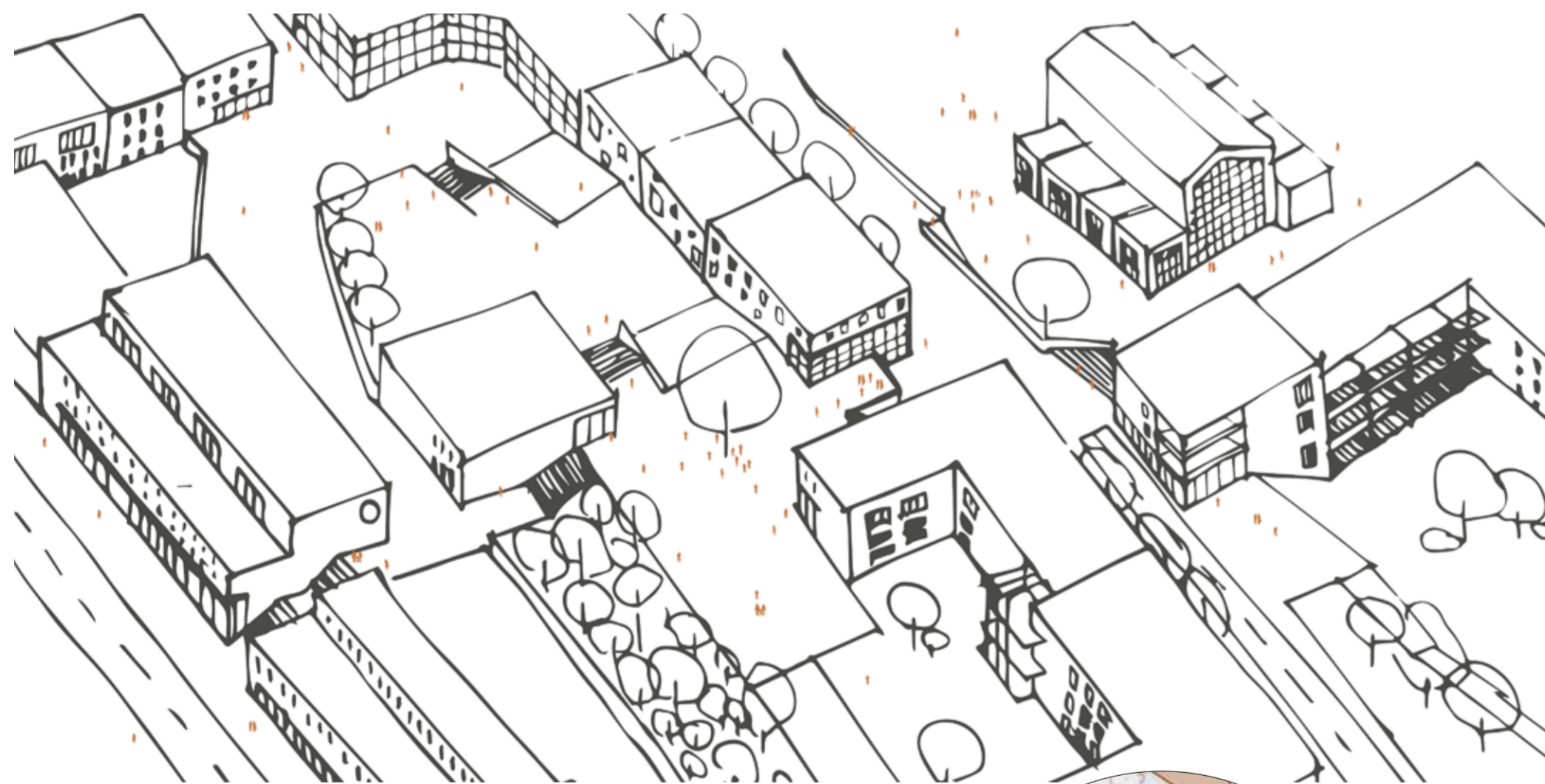
náměstí severního centra, ekologicko-vzdělávací centrum



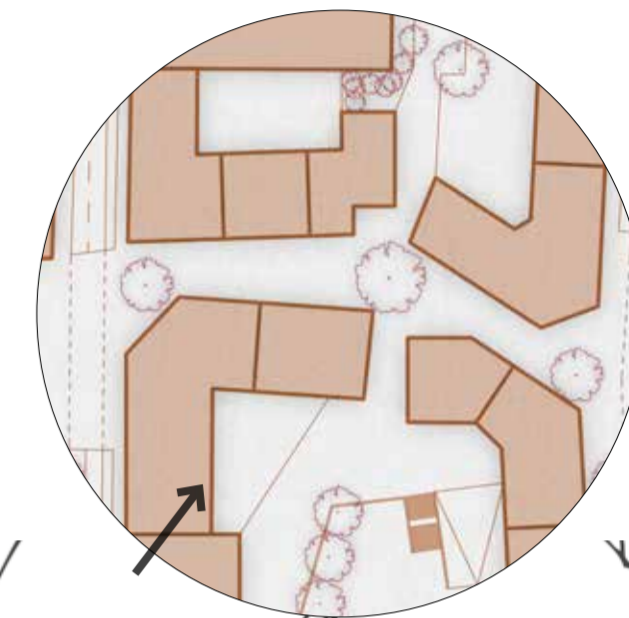
přestupní HUB



vnitroblok u náměstí



ulice spojující stanici metra s náměstím



DETAIL VEŘEJNÉHO PROSTORU

Zobrazení nejdůležitějších veřejných prostorů severního centra - spojiční stanice metra a náměstí. Toto zobrazení ukazuje veřejné prostory vnější i vnitřní (průchozí stanice metra a veřejný parter ekologicko-vzdělávacího centra)

CELKOVÝ CHARAKTER

Propojení je určeno pouze pro pěší. Tento fakt je podpořen sovislou dlažbou, která přerušuje i protínající silnice. Je tak dána jasná přednost chodců. Kolem této ulice by měl fungovat aktivní parter, s možností otevření přízemí do exteriéru (zahrádky kaváren, stánky).

PŘESTUPNÍ STANICE

Stanice je místo, kde se potkávají všechny druhy dopravy. Z metra se zde dá přestoupit na tramvaj a místní autobus a obráceně. Zároveň se jedná o místo s náhlým nárůstem terénu, jelikož je zde hranice haldy. Tento rozdíl je překonán dvěma schodišti a doplněn výtahy.

LÁVKA

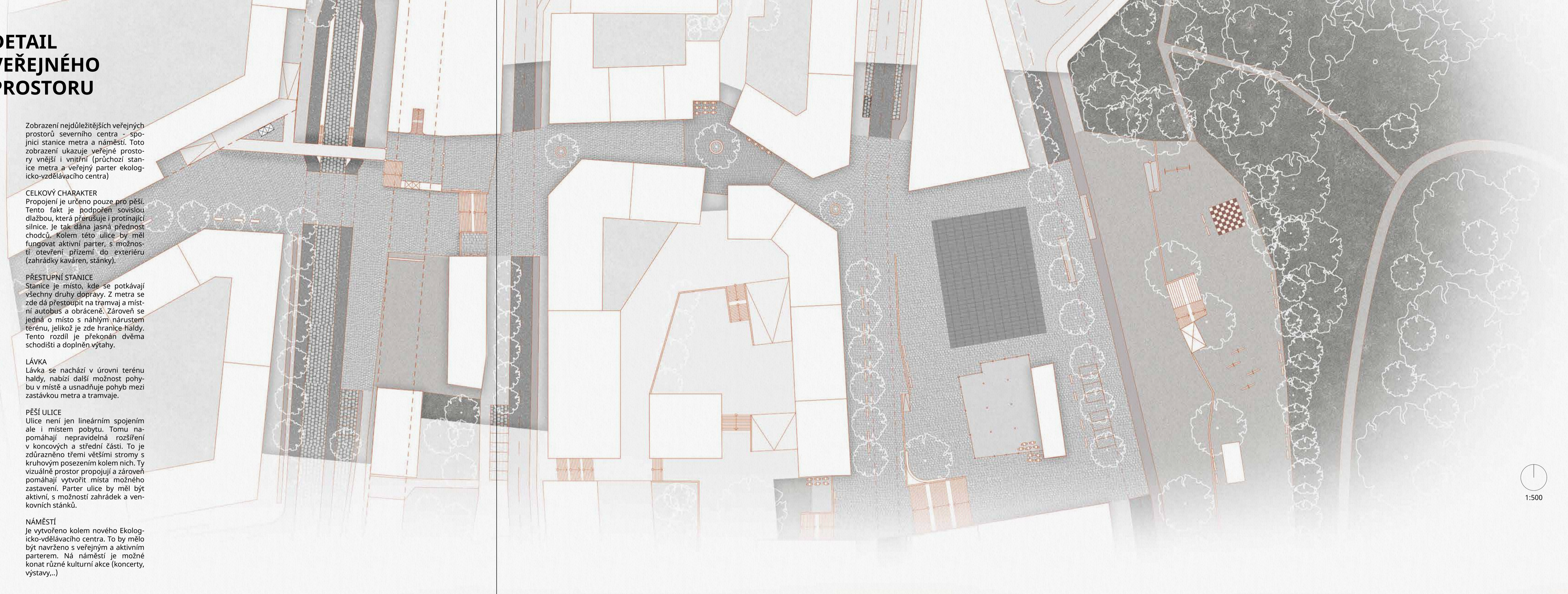
Lávka se nachází v úrovni terénu haldy, nabízí další možnost pohybu v místě a usnadňuje pohyb mezi zastávkou metra a tramvaje.

PĚŠÍ ULICE

Ulice není jen lineárním spojením ale i místem pobytu. Tomu napomáhají nepravidelná rozšíření v koncových a střední části. To je zdůrazněno třemi většími stromy s kruhovým posezením kolem nich. Ty vizuálně prostor propojují a zároveň pomáhají vytvořit místa možného zastavení. Parter ulice by měl být aktivní, s možností zahrádek a venkovních stánků.

NÁMĚSTÍ

Je vytvořeno kolem nového Ekologicko-vdělávacího centra. To by mělo být navrženo s veřejným a aktivním parterem. Na náměstí je možné konat různé kulturní akce (koncerty, výstavy,...)



1:500